MILITARY & TANK VEHICLES
9 déc. janv. 2013
tank-zone.com

TANK & MILITARY VEHICLES

HIST[illegible]RE • RESTAURATION • COLLECTION

+ de 250 petites annonces
MILJEEP.COM

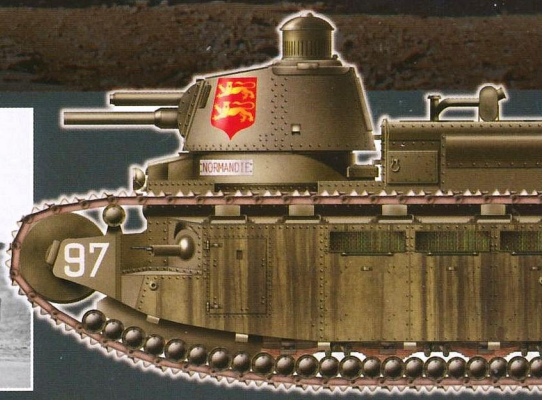
PAJOT CAMP

Galmaarden 2012

Jeep Mighty Mite

Semi-chenillés

Sd.Kfz 7 (1)



Chars lourds français

International Harvester • Char Mark IV • Jeep : remorque ¼ Ton

L 13708 - 9 - F: 6,90 € - RD
BEL. : 7,90 € – CAN. : 8,20 C$ – ITA. : 7,10 € – GR : 7,10 € – Port. cont. : 7,10 €
UNE REVUE DU GROUPE

BATTLE OF THE BULGE

Les 15 & 16 December 2012

Reconstitution dans les villages de ⊛ Recogne & Cobru +

Samedi 15 décembre :

De 08h00 à 08h30 : Cérémonies du souvenir au monument du cimetière temporaire US de Foy - Recogne.

De 13h00 à 16h00 : Reconstitution de l'occupation de villages et de bois lors de l'hiver 1944/45.
Exposition des positions américaines à Recogne et allemandes à Cobru.

Dimanche 16 décembre :

De 10h30 à 12h00 : Spectacle pyrotechnique: près de 250 figurants et 30 véhicules dont des chars, illustreront la prise du village de Recogne durant l'offensive de janvier 1945.

De 12h30 à 14h00 : Reconstitution de l'occupation de villages et de bois lors de l'hiver 1944/45.
Exposition des positions alliées à Recogne et allemandes à Cobru.

En collaboration avec :

Duty First

H.M.R.A.

Les Lui-Teaux

FTLB

Ardennes Memories

TANK MILITARY VEHICLES

Recogne

Org: "Les Bisons"

MILITARIA MAGAZINE

ASBL Les Surus d'Cobru

Province de Luxembourg

Plus d'informations :

www.ardennesmemories.com

Serge Balleux (US): 0032.479.43.36.25 F-X Jordens (ALL): 0032.476.44.60.80

© De Togni for Duty First 2012

tank-zone.com

TANK & MILITARY VEHICLES

HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

Edito

Haro sur les véhicules ! Depuis deux mois, pas une semaine sans que les têtes pensantes écolo-bobos aux manettes, imaginent une nouvelle réglementation ou loi pour contraindre un peu plus les propriétaires de véhicules, et en particulier de véhicules anciens : contrôles techniques étendus, restrictions de circulation à Paris, etc. Dans le même temps, nos voisins anglais, soucieux de leur patrimoine automobile, assouplissent la loi en supprimant le contrôle technique pour les véhicules antérieurs à 1960. Nous en reparlons dans les news de *Tank & Military Vehicles*.

Dans ce numéro sont présentés les reportages sur les derniers rassemblements de l'été et de l'automne. Une grande place est faite à l'historique des chars lourds français et aussi anglais. Vous découvrirez aussi la Mighty Mite, Jeep peu connue, et enfin, l'article de MilJeep pour savoir reconnaitre une remorque ¼ de tonne Seconde Guerre.

La rédaction de *Tank & Military Vehicles* sera présente à Bastogne, le weekend du 15/16 décembre. Avec *Militaria Magazine*, nous sommes partenaires de la reconstitution grandeur nature qui aura lieu dans les villages de Recogne et Cobru. Nous serons également présents à la bourse organisée par l'ABC le dimanche.

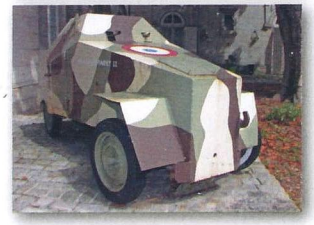
Bonne lecture

P.F. Boselli

nº 9 déc. janv. 2013

Sommaire

- Les news 4
- Les premiers chars lourds de l'armée française 8
- 5e rassemblement du BMVT 20
- Combat Command 2012 22
- Des camions pour la Navy et les Marines 24
- Restauration : International M 2-4 26
- Douzy 2012 32
- Focus : La Jeep « Mighty Mite » 34
- Le char Mark IV 38
- Cormeilles 2012 44
- Boury-en-Vexin 2012 47
- Bien choisir sa remorque ¼ de tonne 50
- Pajot Camp 2012 54
- Le Sd.Kfz 7 (1re partie) 60
- Courville-sur-Eure 2012 62
- Restauration : les engins blindés de la Rochelle 65
- Noyon 2012 68
- Petites annonces 70



Tank & Military Vehicles est sur facebook www.facebook.com/TMV.Magazine

Directeur de la publication : Pierre-François Boselli.
Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin.
Rédacteur en chef : Emilien Pépin
Chef de fabrication : Géraldine Mallet.
Rédacteur graphiste : Morgan Gillard.
Rédaction : Dominique Breffort, Yves Buffetaut, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Jean-Marc Deschamps, Magali Masselin, Eric Micheletti, Jean-Baptiste Mongin, Emilie Morassi, Jean-Pierre Parlange, Mathieu Pleissinger, Nathalie Sanchez, Nicolas Stratigos.
Principaux collaborateurs : Alain Aubrat, Jean-Michel Boniface, Pascal Danjou, Paul Gaujac, Raymond Giuliani, Jérôme Hadacek, Laurent Lecoq, Patrick Sarrazin, Eric Schwartz.
Administrateur du site : Antoine Viau.

Tank & Military Vehicles est une publication du groupe Histoire & Collections, SA au capital de 182 938,82 €
Siège social : 5, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Directeur général : Pierre-François Boselli.
Vice-président : Jean Bouchery.
Principaux actionnaires : F. Vauvillier, J.-M. Mongin et E. Micheletti.
Assistante de la direction générale : Sandrine Régat. Tél. : 01 40 21 18 26.
www.tank-zone.com

Département publicité
(fax : 01 47 00 51 11)
Chefs de publicité :
Sandra Villermois. Tél. : 01 40 21 17 94.
Séverine Piffret. Tél. : 01 40 21 17 99.
Assistante de publicité :
Céline Vandebeek. Tél. : 01 40 21 17 94.

Département commercial professionnels
(fax : 01 47 00 20 75)
Directeur marketing :
Pascal Da Silva. Tél. : 01 40 21 15 33.
Responsable commerciale :
Nathalie Toutain. Tél. : +33 (0) 1 40 21 15 39.
E-mail : n.toutain@histecoll.com.
Relations Clients "Professionnels" :
Hayette Amar. Tél. : 01 40 21 07 76.

Service Clients Particuliers
Abonnements et vente par correspondance
Françoise Cruz, Laudine Aimé.
Téléphone : + 33 (0)1 40 21 17 96
E-mail : vpc@histecoll.com
E-mail : abonnement@histecoll.com

Département gestion
Administrateur Adjoint : Chantal Raynaud.
Comptabilité : Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton.
Tél. : 01 40 21 18 24.

Histoire & Collections
5, avenue de la République
75541 Paris cedex 11.
Téléphone : 01 40 21 18 20
Fax : 01 47 00 51 11.

Vente en kiosque : MLP.
Service des ventes kiosques : Sordiap
Contact : Laetitia Roland - Tél. : 01 42 36 80 86
E-mail : lroland@mercuri-presse.com

Vente au détail
www.librairie-ac.com
Librairie Armes & Collections
8, rue de Crussol
75011 Paris
Contact : Mathilde Dionnet-Fiol
Tél. : 01 40 21 15 34
E-mail : m.dionnet@histecoll.com
Tél. : 01 47 00 68 72 – Fax. : 01 47 21 97 55

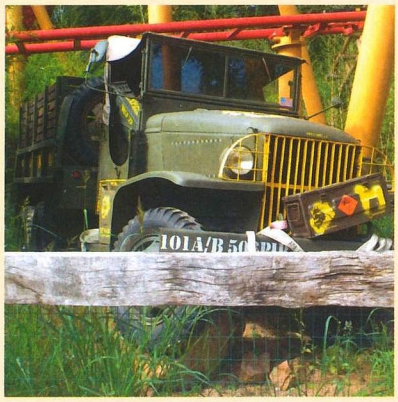
Diffusion pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, 9, avenue Van Kalken, B-1070 Bruxelles.
Abonnements : 02/555.02.17.
Administration des ventes : 02/555.02.21.
Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0402415-14
e-mail : press@tondeur.be

PRINTED IN FRANCE/IMPRIMÉ EN FRANCE
● Traitement de l'image : Studio graphique A&C
● Impression : Léonce Deprez, Zone industrielle, 62620 Ruitz.
Numéro de CPPAP : 0114 K 89721
ISSN : 2259-3810
© Copyright Histoire & Collections 2012.
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.
« MADE IN FRANCE »

Les News de Tank & Military Vehicles

Par Pierre-François Boselli

Insolite



Rémi Machuron nous fait partager cette photo d'un GMC 352 Early qui finit ses jours au parc d'attraction du Pal dans l'Allier. Seule la cabine a été modifiée en torpédo alors qu'à l'origine, il était en cabine fermé. Rémi connait bien ce camion car il a appartenu à son père précedemment.

Si vous aussi vous connaissez des véhicules militaires encore en fonction, dans des situations insolites, ou encore à sauver, faites nous partager vos découvertes en contactant la rédaction à TMV@histecoll.com

7e Fête des Véhicules Militaires de Haute-Savoie

Cette 7e édition de la Fête des Véhicules Militaires de Haute-Savoie a été une fois de plus une belle réussite. Le beau temps était au rendez-vous et toute l'équipe de l'AVM74 (Amicale des Véhicules Militaires de Haute-Savoie) avait préparé diverses animations pour le public. Ainsi, les passants ont pu admirer la reconstitution du camp militaire d'époque avec tentes, soldats en uniformes, matériel divers et varié de collection, reconstitution d'un champ de mine avec une épave de voiture civile des années 1930 suivie de la fameuse Jeep Blindée. Pour les petits et même les adultes qui ont gardé un cœur d'enfant, les maquettistes de Suisse et de Lyon on fait de nombreuses démonstrations de leurs réalisations téléguidées. Cette année le groupe de reconstitution Overlord 74 s'est installé sur le camp. Durant tout le week-end, les véhicules n'ont cessé d'aller et venir, de la Jeep au GMC en passant par différents Dodge mais aussi Weasel, Cuchman, Jeep SAS… La bourse de pièces et militaria a aussi permis à certaines de trouver une pièce manquante à leur véhicule ou leurs collections. Les participants venant parfois de loin ont pu découvrir ou redécouvrir les bords du Lac Léman lors des balades organisées chaque jour et même la nuit avec la sortie black-out.

C'est avec joie que l'AVM74 vous donne rendez-vous l'année prochaine à la même date pour la 8e édition de cette jolie fête.

Association AVM74

BAPTEME TD M10 Association SUD VEHICULES LIBRES

Le 7 août 2012 dans le chateau de Domazan, notre adhérent Christophe VELDIEU à profité de la restauration de son tout nouveau TD M10 pour inviter plusieurs personnes, amis et collectionneurs à son baptême. Autour du château de Domazan et à coté du musée du vélo et de la moto chacun à pu profiter de trajets à bord du M10 suivi par un apéritif et barbecue sur place.

Dimmen B. van Herwaarden

La Fête de la Liberté 2012 - Cormeilles en Parisis

Une fête de la liberté sous le signe de la réussite, a eu lieu le week-end du 15 et 16 septembre sous le soleil à Cormeilles en Parisis (95). Près de 7000 visiteurs sont venus participer à un voyage dans le temps. Comme soixante-huit ans plus tôt, des chars et plus de trente véhicules militaires différents de la Seconde Guerre mondiale étaient exposés, un camp Américain reproduit, une bourse militaire et une magnifique exposition sur le même thème à permis de plonger complètement le public dans l'esprit des années 40.

Nous tenons à remercier, Monsieur le maire de Cormeilles-en-Parisis, le comité des fêtes, Le souvenir Français, tous les membres de notre association et toutes les personnes ayant participé à cette grande fête sans qui rien n'aurait été possible. Merci encore à tous et à la prochaine « Fête de la Liberté »

Thierry Leroy, président de *Historic Motor Legend*

Camp The Buddies of the 9th USAAF

« C'est sous un soleil resplendissant tout au long du week-end que s'est déroulé notre camp de Sart-en-Fagne situé à 10 kilomètres de la base aérienne de Florennes. Dès le vendredi après-midi les premiers participants arrivaient pour installer leur bivouac. Samedi après un bon petit déjeuner, briefing des chauffeurs, départ du convoi et cérémonie d'hommage au monument de Gochenée érigé à la mémoire d'un équipage canadien sur Wellington abattu par la chasse de nuit allemande de Florennes le 14 juillet 1943. La randonnée de 50 kilomètres se poursuit par les petits chemins bucoliques et nous rentrons au camp vers 16h00. La journée se termine par un super barbecue de 125 personnes en compagnie de la population du village. Dimanche matin se déroulera au sein du village et en présence des autorités communales une émouvante cérémonie aux 10 victimes (9 enfants de 6 à 13 ans et leur institutrice) du 24 janvier 1944 qui périrent dans l'explosion d'un réservoir auxiliaire largué d'un avion au cours d'un combat aérien et qui tomba malencontreusement sur la cheminée de la petite école du village. La population locale y participa et nous eûmes la surprise d'y rencontrer plusieurs témoins du drame. Après un inoubliable et succulent déjeuner, les premiers équipages reprirent la route vers 15h00 et la journée se termina au bar sous un magnifique soleil couchant. »

André Debusschere Président *The Buddies of the 9th USAAF.*

Restom® Kit Rayons 9700

Ce kit de RENOVATION des rayons, sans démontage de ceux-ci, redonne un aspect galvanisé semi-brillant. Le Kit contient :

– 250 ml de Restom®Motornet 2010 : dégraissage des rayons

– 250 ml de Restom®PAC 2030 : dérouillage (sans risque pour chromes ni peintures)

– 125 ml de Restom®GalvaPeint 9710 : peinture au zinc, aspect galvanisé.

Le kit permet le traitement des rayons de plusieurs roues, sans démontage. Les opérations de dégraissage, dérouillage et peinture (petit pinceau) peuvent être réalisées sans démonter les rayons avec un aspect final très proche de l'aspect d'origine.

Convient aussi pour la petite boulonnerie.

Restom®Kit Rayons 9700 Prix TTC : 28,00 €

www.restom.net

Locomotion en Fête 2013

Les préparatifs de la Locomotion en Fête 2013 avancent. Les premières inscriptions sur le plateau militaire sont enregistrées. Les formulaires sont disponibles sur le site à l'adresse:

www.locomotion-en-fete.com

Un des thèmes développé cette année sera consacré aux véhicules militaires après-guerre. Indochine, Algérie, véhicules de nos services militaires, cela sera assurément l'occasion d'admirer de belles M201, Delahaye, P4, camions français ou autres véhicules américains avec les marquages nationaux.

Les nouveaux permis pour tracter : B96 et BE

Le 19 janvier 2013, la législation va évoluer pour ce qui concerne le permis E(B). Pour rappel, le permis E(B) est obligatoire pour qui veux tracter, par exemple, un plateau porte-voiture. Il est necessaire pour tracter toute remorque dont le PTAC est supérieur à 750kg et si le poids à vide de la remorque est supérieur au PTAC du véhicule tracteur ou si la somme des PTAC de l'ensemble est supérieur à 3,5 tonnes.

A partir de janvier, sous couvert d'harmonisation européènne, le permis sera appellé BE. Elle s'appuie sur le PTRA (case F3) de la carte grise. Pour connaitre la masse maximale tractable par votre véhicule, il faut appliquer la formule ***PTRA – PTAC = PTAC maxi de la remorque*** (F3-F2).

– Si le PTRA du tracteur est inférieur ou égal à 3,5 tonnes, aucun permis autre que le B est necessaire pour tracter une remorque de plus de 750 kilos

– Si le PTRA du tracteur est supérieur à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 4,25 tonnes alors un nouveau permis le **B96** sera nécessaire. Le B96 sera délivré après une formation de 7H auprès d'une auto-école. La formation n'est sanctionnée par aucun examen et le coût devrait se situer entre 200 et 300 euros.

– Si le PTRA du tracteur est supérieur à 4,25 tonnes alors il faudra passer le permis BE (anciennement E ou E(B)). Il necessite une formation de 20 heures, de repasser le code si votre permis à plus de 5 ans avec une épreuve en plateau et une en circulation. Il coûte environ de 700 à 900 euros. Le permis est à renouveller tout les 5 ans avec une visite médicale. Les titulaires du E(B) disposeront du BE par équivalence.

Attention pour ceux qui disposent de remorques lourdes, celles dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ne seront plus intégrées à la catégorie E(B)/BE mais necessiteront le passage du permis poids-lourds (C1E) contrairement à la législation actuelle.

Cette réforme a donc à la fois un côté positif avec la simplification des règles et la possibilité de tracter plus lourd que précedemment avec ou sans la formation selon le PTRA de son véhicule. Elle a aussi un côté pervers avec certains véhicules type 4x4 dont le PTRA peux être rapidement supérieur à 4,25 tonnes obligeant le passage du permis BE au conducteur.

facebook

La page Facebook de *Tank & Military Vehicles* est accessible sur www.facebook.com/TMV.Magazine

Le site de la F.P.V.A fait peau neuve

F. P. V. A. Fédération des collectionneurs du Patrimoine Militaire

Fédération des Collectionneurs pour la sauvegarde du Patrimoine et la preservation des Véhicules, Equipements et Armes Historiques

La Fédération des Collectionneurs du Patrimoine se dote d'un nouveau site à l'adresse http://www.patrimoine-militaire.fr

Fin des demandes d'autorisation d'exportation temporaire de matériel de guerre

Par réponses ministérielles aux questions parlementaires de M. Franck Marlin, Alain Moyne-Bressand et Jean-Pierre Barbier, le Ministre de la défense répond à la F.P.V.A et confirme que les collectionneurs n'ont plus à demander d'autorisation d'exportation de matériel de guerre et d'agrément CIEEMG en cas d'exportation temporaire hors Union Européenne pour se rendre à une manifestation culturelle et que le transit intra-communautaire sera bientôt simplifié par la création d'une licence générale de transfert !

En effet, la F.P.V.A s'était émue de voir que les nouvelles dispositions du décret n° 2012-901 du 20 juillet 2012 abrogeaient celles du décret n° 2011-1467 du 9 novembre 2011 relatif aux importations et aux exportations hors du territoire de l'Union européenne de matériels de guerre, en ce qu'elles supprimaient l'article 16 du décret qui facilitait la vie des collectionneurs en disposant que « *I. - L'agrément préalable et l'autorisation d'exportation ne sont pas exigés pour les opérations d'exportation concernant : ... L'exportation temporaire des matériels de 2e catégorie par des personnes autorisées à détenir des mêmes matériels en application de l'article 32 du décret du 6 mai 1995 susvisé, ...* ».

Le principe de cet article réglementaire avait été obtenu, en séance à l'Assemblée nationale, le 12 avril 2011, lors de la discussion de la loi du 22 juin 2011 relative au contrôle des importations et des exportations de matériels de guerre et de matériels assimilés sur demande de plusieurs députés après intervention de la F.P.V.A. Or, les dispositions favorables de l'article 16 du décret n'étant pas reprises par les nouvelles dispositions du décret du 20 juillet 2012, la F.P.V.A est de nouveau montée au créneau pour obtenir des précisions.

Aujourd'hui tout rentre dans l'ordre, puisque le Ministre de la défense confirme que « *la dispense d'autorisation préalable prévue par l'article 16 du décret du 9 novembre 2011 abrogé, qui visait à simplifier les démarches des collectionneurs dans le cadre des exportations temporaires de matériels de guerre historiques hors de l'Union européenne ne sera pas remise en question.* » Toutefois, sa forme juridique sera modifiée. En effet, à l'avenir, les opérations d'exportations pouvant faire l'objet de dérogation à l'obligation d'autorisation préalable seront définies par un arrêté interministériel du code de la défense. Cette évolution formelle permettra au Gouvernement de disposer de plus de souplesse quant aux futures modifications à apporter à la liste des dérogations. Enfin le Gouvernement, a engagé une réflexion autour de la création d'une licence générale de transfert évitant d'effectuer des demandes au cas par cas ».

R. Pierrefiche - Président F.P.V.A.

Les News de Tank & Military Vehicles

Par Pierre-François Boselli

Indiscretion

Une source bien informée nous apprends que l'évolution informatique permettant aux services des préfectures de procéder à l'immatriculation de véhicules pour lesquels la présence d'un contrôle technique valide n'est pas obligatoire sera mise en production d'ici à la fin novembre. Une instruction sera prochainement adressée aux préfectures afin de les informer de cette évolution technique et de son impact sur la gestion des dossiers de demandes d'immatriculation des véhicules.

Ce problème récurrent depuis plus d'un an conduisait certaines préfectures à refuser de délivrer une carte grise de collection pour un véhicule semi-chenillé de type half-track. En effet, malgré les instructions SR/V/P20 et P21 stipulant que « les véhicules équipés de chenilles n'ayant qu'un essieu avec des roues (type half-track) sont exclus du contrôle technique des véhicules lourds », le système informatique ne permettait pas normalement de sortir le document en l'absence de présentation d'un contrôle technique. Ce dysfonctionnement des services de la Préfecture devrait donc bientôt cesser.

L'Europe et le Contrôle Technique

L'augmentation de la fréquence des contrôles techniques des voitures et des motos n'est pas basée sur des statistiques précises. C'est ce que reconnaît le Responsable Européen de la Sécurité des Routes dans un courriel adressé à la Ligue de Défense des Conducteurs (LDC).

La Commission Européenne a proposé le mois dernier d'augmenter la fréquence des contrôles techniques pour les voitures en y incluant désormais les motos et de la rendre annuelle *(voir TMV n°8)*. La Commission Européenne justifie ce projet par le fait que 6 % des accidents de voitures et 8 % des accidents de deux-roues seraient causés par une défaillance technique du véhicule.

Etonnée par ces statistiques aussi précises – et élevées – la Ligue de Défense des Conducteurs a immédiatement demandé à la Commission Européenne d'en préciser l'existence et les sources.

Soupçons confirmés. Dans la réponse qu'il a adressée à l'association le 12 septembre dernier, le Responsable Européen de la Sécurité des Routes, Monsieur S. Schmidt, reconnaît l'absence de données concrètes sur le taux d'accidents causés par des défaillances techniques.

« *Il y a un manque de réelles preuves statistiques* » dit-il. Et il explique : « *les statistiques des accidents sont basées sur des rapports de police, rédigés par le premier officier de police intervenant sur l'accident. Or celui-ci n'est pas en mesure de faire une analyse complète de la situation technique d'un véhicule* ».

En réalité, les chiffres avancés par la Commission Européenne viennent principalement de trois rapports : le « *Road Safety Report 2008* » de Dekra (Allemagne), le « *Swov Fact Sheet* : inspection périodique des véhicules » (Institut pour la recherche sur la sécurité routière des Pays-Bas) et l'étude « *l'effet du contrôle technique sur les accidents* » de la Monash University (Australie). La lecture de ces deux derniers rapports montre qu'ils s'appuient eux-mêmes pour l'essentiel sur les rapports de Dekra. Or, Dekra est tout simplement… le leader européen du contrôle technique !

Ainsi le projet de la Commission Européenne de renforcer la fréquence des contrôles techniques s'appuie quasi exclusivement sur des données fournies par les entreprises qui bénéficient directement de cette nouvelle règlementation. En effet, le contrôle technique annuel représenterait un marché supplémentaire de plus d'un milliard d'euros.

Extrait communiqué de Presse LDC du 18 septembre 2012
www.liguedesconducteurs.org

Courriers de la F.P.V.A. contre les C.T.

La F.P.V.A. a réagit à la proposition de Bruxelles sur les contrôles techniques en écrivant aux députés et au Président de la République pour souligner que ces propositions sont basées sur un rapport émanant entre-autres de Dekra Automotive. De plus, au delà des contingences juridiques et pratiques, ces mesures mettent en danger le patrimoine français de véhicules anciens. La F.P.V.A. leur demande de s'opposer à ces mesures.

Restrictions de Circulation dans Paris

La mairie de Paris, à la pointe de l'écologie...., par le biais de son maire, a annoncé le 12 novembre, tout une série de mesures visant à protéger l'honnête citoyen des nuisances sonores, olfactives et de la pollution des véhicules d'une manière générale et des véhicules anciens en particulier.

Afin d'assainir l'air de la capitale, l'idée est d'interdire à ceux qui viennent en voiture … de venir par un certain nombre de mesures visant à créer directement des bouchons supplémentaires (fermeture des voies sur berge, zone 30, etc..), mais aussi de carrément exclure les véhicules qui font tâches dans la ville. Ainsi, il souhaite interdire la circulation aux motos de plus de 10 ans, voitures de plus de 17 ans, camions de plus de 18 ans. Ces véhicules représentent 3% de la circulation totale d'après l'association 40 Millions d'Automobilistes. Leur disparition n'aura quasiment aucun effet sur la pollution.

Ces mesures démagogiques d'interdiction, dont l'ambition électorale de racolage des voix écolos est claire, ont peu de chances d'aboutir car elles créeraient une véritable discrimination dans la liberté de circuler.

Il faut toutefois rester vigilant car ces positions anti-véhicules seront, sans nul doute, reprise par d'autres municipalités bien pensantes.

Nous laisserons à d'autre le débat sur les bénéfices ou non sur la pollution ou la congestion de la capitale. Nous soulignerons juste, que dans sa précipitation, la mairie fait peu de cas du patrimoine constitué par les véhicules de collection.

Elle sera belle la commémoration des 70 ans de la Libération de Paris sans Jeep, Dodge, Half-track etc.

Dossier à suivre dans les prochains numéros.

Libération de Paris 2012
(Photo G. Leroux)

Flash Info F.F.V.E - Restrictions dans Paris

Chers tous,

Le maire de Paris Bertrand Delanoë propose qu'à partir de septembre 2014 soit interdite la circulation dans la capitale des véhicules particuliers et utilitaires de plus de 17 ans, les poids-lourds de plus de 18 ans, et les motos de 10 ans et plus mis en circulation «avant 2004» et «qui sont les plus polluants et les plus bruyants», dixit Bertrand Delanoë.

«...»

La FFVE souhaite attirer l'attention de la municipalité et des autorités compétentes sur le cas des véhicules de collection, et rappelle qu'elle a reçu délégation du Ministère des Transports pour la délivrance d'attestations permettant à l'Administration d'établir « les cartes grises de Collection », documents administratifs réservés aux véhicules de plus de 30 ans d'âge. Ces véhicules de collection sont reconnus comme Patrimoine Culturel, Mémoire Industrielle et Mémoire Historique.

«...»

La FFVE a donc demandé que les véhicules de collection de plus de 30 ans d'âge soient exemptés de ce projet par un courrier adressé pour l'instant au Maire de Paris Bertrand Delanoë.

Nous vous tiendrons informés du résultat de notre requête, dans le cadre de sa mission : continuer à rouler librement avec les véhicules d'hier sur les routes d'aujourd'hui dans le cadre des règlements de demain.

Bien cordialement,

Claude Delagneau - www.ffve.org

Vos rendez-vous avec l'Histoire

Janvier 2013

✪ Le dimanche 20 janvier 2013, à Eperlecques (Pas de Calais), 2e bourse d'antiquités militaires organisée par l'Association In Memoris, salle des fêtes, de 9h à 15h. Rens.: 06.50.59.83.38. E-mail : in.memoris@gmail.com

✪ Du vendredi 25 au samedi 26 janvier 2013, à Marcourt (Belgique), rassemblement de véhicules militaires organisé par l'Indian Head, centre des vacances Cirac, vendredi soir et samedi soir ouvert au public. Renseignements, Guy Klinkenberg, tél. : 0032 (0) 63.21.96.14.

Février

✪ Le dimanche 3 février 2013, à Bayonne (64), 5e bourse militaria et antiquités militaires organisée par l'association Les Anciens de Somalie et de Djibouti, salle Glain, de 9h à 17h30. Renseignements, Bruno Aldo, tél. : 05.59.70.32.45. E-mail : bruno.aldo@yahoo.fr.

✪ Du 6 au 10 février 2013, à Paris-Porte de Versailles, se tient le salon Rétromobile. Les dédicaces des livres à paraître "*La Traction sous l'uniforme*" et "*la Jeep dans l'armée Française*" seront organisées sur le stand d'Histoire & Collections

✪ Le dimanche 17 février 2013, à Villeneuve-sur-Lot, 9e bourse aux armes anciennes, militaria et pièces pour véhicules militaires organisée par le MVCG Midi Pyrénées, salle des fêtes Soubirous, de 9h à 17h. Rens.: 05.53.36.92.98. mvcgmidpy@gmail.com

Mars

✪ Le dimanche 17 mars 2013, à Igney (Vosges), 14e bourse et exposition de véhicules militaires organisées par Igney Loisirs, salle polyvalente, de 8h à 17h. Renseignements, Madame Aimé, tél. : 09.66.87.23.04. E-mail :Igney-loisirs@orange.fr

✪ Le dimanche 17 mars 2013, à Sedan (08), 29e bourse aux armes et exposition de véhicules militaires organisée par le Cercle d'Escrime de Sedan, Boulodrome, de 8h30 à 16h. Renseignements : Roger Hohmann, tél. : 03.24.26.25.15. E-mail : roger.hohmann@wanadoo.fr.

✪ Le dimanche 31 mars 2013, à Saint Maur (Val de Marne), 18e bourse aux armes et militaria organisée par Le Club ARVMC, gymnase 'Les planches', de 9h à 17h. Renseignements, tél. : 02.54.26.52.81. E-mail : bourse@arvmc.fr. Site : http://www.arvmc.fr

Mai

✪ Du 8 au 12 mai 2013, à Plouharnel (Morbihan), inauguration de son bunker organisée par Liberty Breizh Memory Group, site de Brégo. Renseignements, François Cailloce, tél. : 06.12.80.18.98. E-mail : lbmg56@hotmail.fr

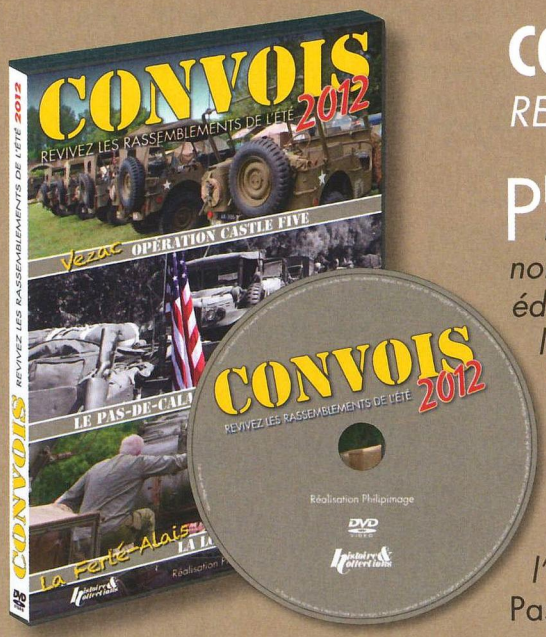
✪ Du 11 au 12 mai, Les '*Heures Historiques*' à Sully sur Loire. Inscriptions, Eric Borny au 06.12.34.71.99

Juin

✪ Du 1er au 2 juin 2013, La Locomotion en Fête à la Ferté-Alais.

✪ Du 6 au 9 juin 2013, à Carentan (50), 69e anniversaire du débarquement sur Carentan, le Camp Arizona organisée par C.A.P.A. Normandie, au Marché Couvert. site : https://www.facebook.com/events/547934701888963/

Indian Head
Military Vehicle Conservation Group
IVANHOE
Marcourt
25 – 26 – 27 Janvier 2013
Rassemblement de véhicules militaires alliés de la seconde guerre mondiale, commémorations, reconstitutions.
Infos : Guy Klinkenberg - 063/21.96.14
www.indianhead.be | indianhead@voo.be



NOUVEAU

CONVOIS 2012

REVIVEZ LES RASSEMBLEMENTS DE L'ÉTÉ 2012

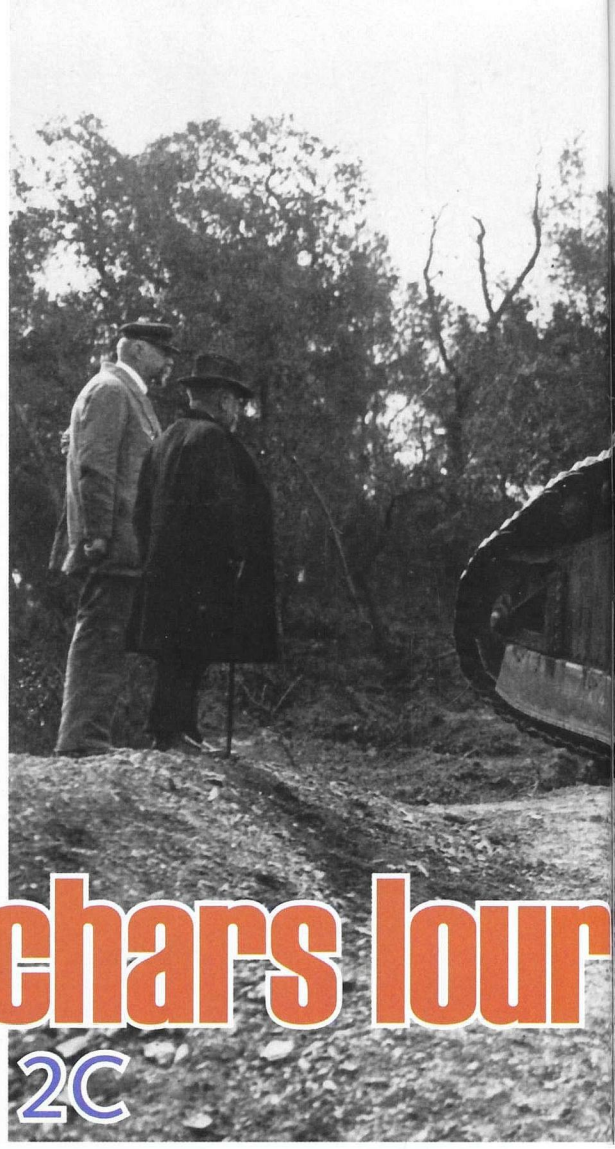
Philipimage, *bien connu des collectionneurs de véhicules militaires, arpente le terrain avec sa caméra depuis de nombreuses années. Aujourd'hui, en association avec les éditions* Histoire & Collections, *il vous propose sur ce DVD les moments forts, les démonstrations dynamiques (déchenillage et détourellage du Sherman, etc.) et les plus beaux véhicules (Ward La France, Pacific, Lee M3A1, Duck, etc.) présentés lors des trois grandes manifestations de l'été 2012.*

Quatre-vingt dix minutes d'images consacrées aux plateaux militaires de La Locomotion en Fête *(La Ferté-Alais), de l'Opération* Castle Five *(Vezac) et de* Il était une fois le Pas-de-Calais Libéré *(Souchez).*

DVD 5 • Format 16/9 • Durée 90 mn environ • Couleurs • Français • STEREO

14,90 €

BON DE COMMANDE PAGE 43



Les premiers chars lour

Des Mark V* aux FCM 2C

Entre la fin du premier conflit mondiale et la campagne de juin 40, l'armée française ne va disposer que d'un seul et unique bataillon de chars lourds. Pendant plus de 20 ans, ces mastodontes d'acier seront de toutes les manœuvres et surtout de toutes les exhibitions destinées à impressionner la presse et rassurer la population. Ce bataillon disposera de deux types de chars lourds, les Mark V* achetés à nos alliés britanniques et les FCM 2 C. Retour sur ces monstres méconnus.

Par Pascal DANJOU
Profils de Eric SCHWARTZ

En 1918, les chars lourds de l'armée française sont répartis dans trois Groupements Lourds. Les A.S. (Artillerie Spéciale) qui les composent sont numérotés en fonction du type de chars (1 à 4 pour les Schneider et 10 à 13 pour les Saint-Chamond). Lorsqu'ils sont retirés du service ce sont les Mark V* qui sont affectés aux Groupements Lourds 1 et 2 dans le courant de 1919, sauf 10 exemplaires qui serviront à l'instruction des équipages. Les dix FCM 2C viendront compléter le troisième Groupement Lourd (ex AS 1, 6 et 15) et le 1er mars 1923, ils formeront les trois bataillons du 551e Régiment de Chars de Combat stationné à Besançon, Lunéville et Châteaudun. Les chars Mark V*ne sont pas très fiables et en février 1929 le 551e RCC est dissous. Les chars encore en état sont affectés à des tâches de servitudes ou à la traction des canons de 155 GPF du régiment d'artillerie de Bourges où ils ont été affectés avec les FCM 2C de l'ancien 3/551 devenu 51e bataillon de chars lourds. Cette unité reprendra d'ailleurs les traditions des AS 327, 1, 6 et 15. Ce bataillon sera lui-même dissous et son matériel sera versé au 511e RCC. A sa formation le 511e Régiment ne dispose donc que de trois FCM 2C (les sept autres étant stockés), de douze chars FT et des cinq premiers chars B1. En fait, des chars lourds ne subsiste très vite que les 3 FCM 2 C. Le char B1 n'est à proprement parler un char lourd et le régiment perçoit d'abord des chars FT puis des Renault R35 afin de compléter les effectifs. Jusqu'à la veille de la guerre, l'unité va se partager entre vie de caserne, manœuvres et exhibitions. Le 27 août 1939, le régiment se met sur pied de guerre, puis il est dissous par création du groupe de chars n° 511, les R35 forment le 9e BCC, les chars B1 le 37e BCC et les FCM 2C le 51e BCL.

Ci-dessous.
Le char 10 024 peu avant l'exercice comme l'indique la légende de cette carte postale. Le madrier de bois placés sur les rails au-dessus du char était utilisé pour éviter que le char ne s'embourbe. *(Coll. Danjou)*

Les chars MarkV*, le recours aux alliés anglais faute de mieux

En 1918, l'armée française est sur le point de manquer de chars lourds. Les chars Schneider et Saint-Chamond doivent être retirés du service, car ils sont usés et le futur char lourd FCM 2C n'est pas prévu avant plusieurs mois. L'armée doit donc faire vite si elle ne veut pas se retrou-

ds de l'armée franç aise

ver en pénurie de chars et elle décide donc de contacter ses alliés pour lui acheter des chars de transition.

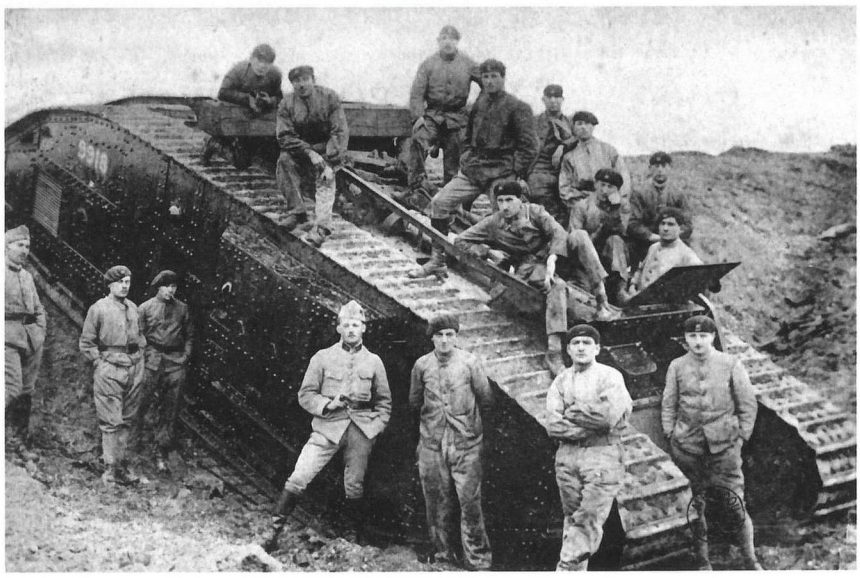
Si les autorités anglaises annoncent pouvoir livrer 200 chars Mark V pour le 1er mars 1918, elles se rendent rapidement compte qu'elles ne sont pas en capacité de le faire avant le mois d'octobre et elles proposent donc des Mark IV en remplacement. L'armée française refuse cette offre, car elle n'est pas intéressée par ce type de chars jugés trop légers pour ce qu'elle veut en faire. La situation paraît donc inextricable, mais, entre-temps, les chars Mark V* puis Mark VIII liberty entrent en production. Les Français sont très intéressés par l'achat des Mark VIII, mais leur date de livraison reste trop lointaine et ils sont donc obligés de se rabattre sur les Mark V* en attendant. Les négociations vont débuter en janvier 1918, elles vont même s'accélérer lorsqu'il sera certain que les retards subis par le FCM 2C empêcheront toute livraison avant la fin du premier trimestre 1919 et que la fabrication du Mark VIII est entravée par les difficultés de mise au point des moteurs américains et par les retards dans la construction de l'usine qui devait monter ces chars à Neuvy-Pailloux, en France. De toute façon, le point commun de ces deux chars qui intéresse l'armée réside dans le fait qu'ils peuvent emporter un groupe de combat au complet. Il est en effet jugé très intéressant de pouvoir amener au plus près des combats et à l'abri du blindage tout un groupe de soldats. Après quelques tests l'idée sera néanmoins abandonnée, car les fantassins sont confinés dans un espace sans aucune lumière, au milieu des gaz d'échappement toxiques et du bruit du moteur. Lorsqu'ils débarquent il leur faut plusieurs minutes pour récupérer et être opérationnels tant ils sont éblouis suffoqués et assourdis.

L'armée va commander trois cent Mark V*, mais seulement 100 seront livrés au final. Ils sont répartis en 80 chars « males » armés de canon de 57 mm britanniques et 20 chars « femelles » armés seulement de mitrailleuses Hotchkiss 7,62 mm elles aussi d'origine britannique. Les 77 premiers chars sont livrés dès octobre 1918, mais, par manque de pièces détachées, ils ne seront pas opérationnels avant la fin de la guerre. Ces chars ne sont pas des chars neufs, mais des engins ayant déjà été utilisés, c'est ce qui explique la discontinuité dans les numéros de matricules qui sont d'ailleurs d'origine anglaise.

Le char Mark V*, parfois dénommé dans les documents officiels « Mark V une étoile », est en fait une parade à l'élargissement des tranchées par les Allemands. Il s'agit tout simplement d'un Mark V rallongé de 1, 80 m et qui lui permet d'atteindre 9,75 m de longueur. Blindé à 12 mm, il ne pèse pas moins de 32 t. Avec sa boîte comprenant quatre vitesses il peut atteindre 7,2 km/h. Un inverseur de marche lui donne la possibilité d'utiliser les quatre vitesses aussi bien en marche avant qu'en

Ci-dessus.
Un des FCM 2C de tête de série lors des essais. On notera la présence d'un bati grillagé anti grenade sur le dessus du capot moteur. Le char ne porte encore aucun marquage, hormis une petite pancarte au-dessus de la porte d'accès où il est inscrit défense de fumer. *(Coll. Danjou)*

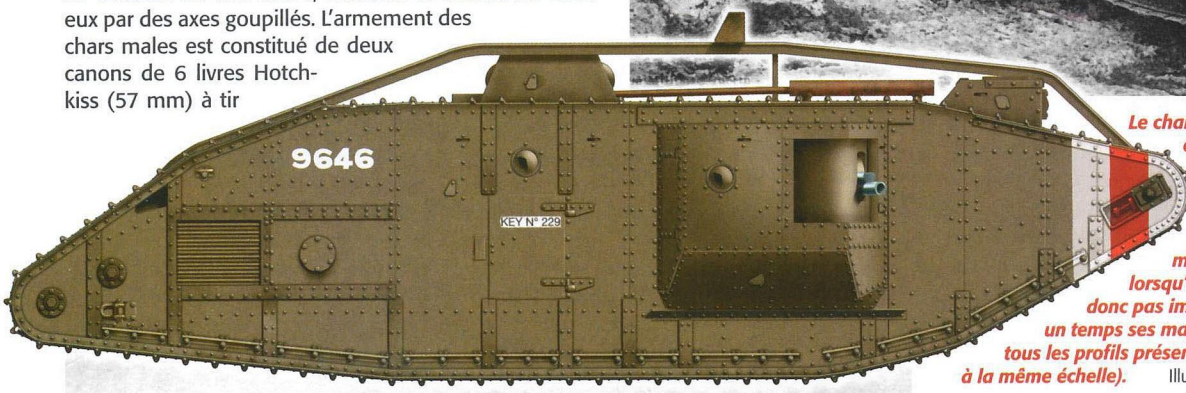
Ci-dessous.
Sur les 100 chars réceptionnés par l'armée française seulement vingt étaient du type femelle, c'est-à-dire équipé uniquement de mitrailleuses. Le char 9918 en est un bel exemple. *(Coll. Danjou)*



Ci-dessus.
Ce char au matricule hélas illisible, est équipé du canon de 75 BS. La grappe humaine qui pose pour la photo ne représente évidemment pas l'équipage qui se composait de « seulement » 13 hommes. *(Coll. Danjou)*

Ci-contre.
Les cartes postales représentant les chars Mark V en évolutions sont très nombreuses celle-ci nous montre le char numéro 9649 toujours équipé de son canon de 57 mm d'origine anglaise. *(Coll. Danjou)*

marche arrière. La mise en route du moteur s'effectue à la main de l'intérieur du char. On utilise pour cela une manivelle de lancement que l'on place au moment du départ et que l'on enlève ensuite. Il n'y a pas de suspension élastique et 68 galets ont été fixés de chaque côté de la caisse, ils roulent sur chaque chenille et la guide. Chaque chenille est constituée par 109 ou 108 patins, en fonction de leur usure, articulés et assemblés entre eux par des axes goupillés. L'armement des chars males est constitué de deux canons de 6 livres Hotchkiss (57 mm) à tir



Le char 9646 a été réarmé avec un canon de 75 mm BS vraisemblablement récupéré sur un char Schneider réformé. Les marques blanches et rouge peuvent paraitre étranges, mais ces chars, n'étaient pas neufs lorsqu'ils nous ont été livrés, il n'est donc pas impossible qu'il ait conservé un temps ses marquages britanniques. (NDLR : tous les profils présentés dans cet article sont fournis à la même échelle). Illustration Eric Schwartz © H&C 2012

rapide montés sur affûts pivotants et munis de lunettes de pointage, il comprend aussi quatre mitrailleuses légères Hotchkiss de 7,70 mm. Le char emmène 221 obus (161 obus et 60 boîtes à mitraille) et 8 400 cartouches. Les chars femelles sont armés avec six mitrailleuses légères Hotchkiss de 7,70 mm approvisionnées avec 16 800 cartouches. L'équipage de ce mastodonte se compose d'un officier et de 13 hommes. Il emporte 420 l d'essence, mais en consomme 35 par heure, ce qui lui confère un rayon d'action d'environ 20 km.

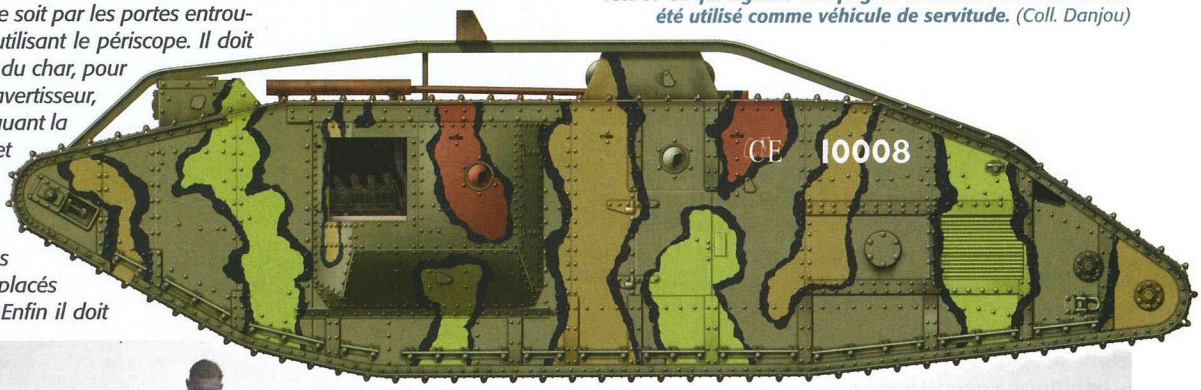
Commander et diriger ce char avec efficacité relève de la prouesse, et il faut imaginer ce qui est décrit dans les cours de chars de combat de 1923 dans les pires

Ci-contre.
Cette vue très académique nous montre le char Mark V 9646 en pleine évolution. Son canon anglais d'origine a été remplacé par un canon de 75 BS vraisemblablement récupéré sur les chars Schneider réformés. *(Coll. Danjou)*

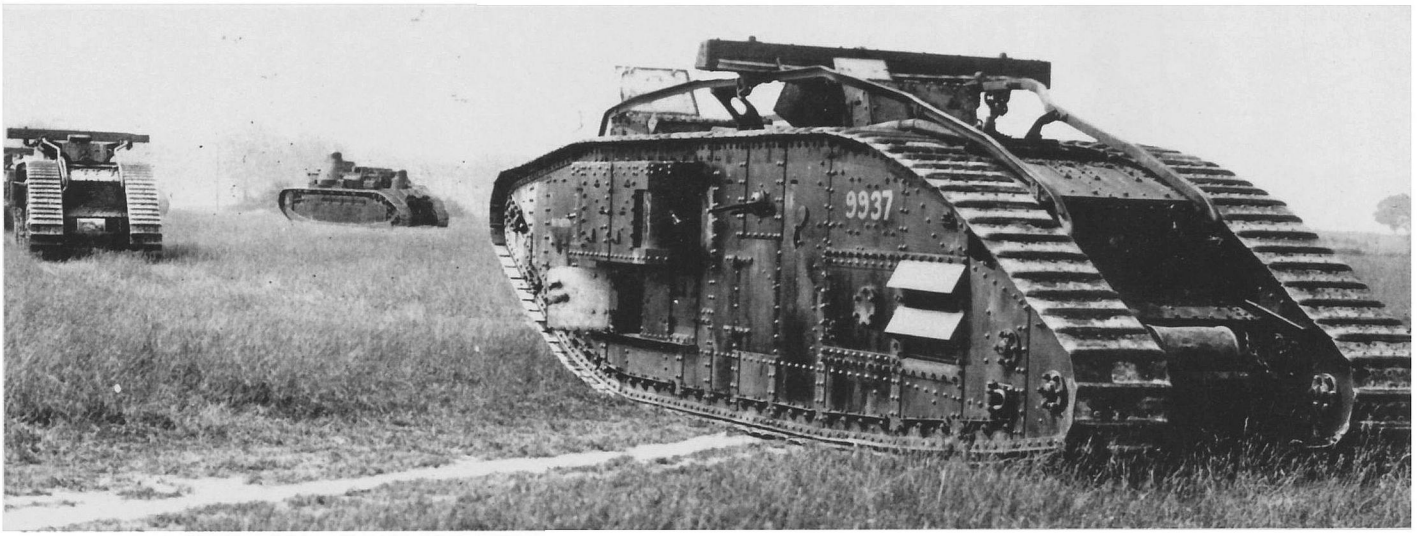
Ci-dessus.
Cette vue du Mark V* 9941, mais bien en évidence les casemates particulières aux chars femelles avec leurs emplacements pour de mitrailleuses. *(Coll. Deneu)*

conditions de combat au milieu des gaz, dans le bruit et la pénombre en étant secoué brutalement : « *Le chef de char doit transmettre au sous-chef de char assis à la gauche du mécanicien préposé à la mitrailleuse avant les commandements relatifs à la direction du char au moyen d'un tube acoustique ou par l'intermédiaire du caporal de tirs et de liaison. En même temps, il doit observer le terrain soit par les fentes de visée soit par les portes entrouvertes de sa tourelle soit en utilisant le périscope. Il doit aussi diriger le tir des canons du char, pour cela il dispose d'un timbre avertisseur, d'une flèche de direction indiquant la direction de l'objectif à battre et d'un tambour indicateur de la distance l'objectif. Les indications données par le chef de char sont répétées par des appareils correspondants placés au-dessus de chaque canon. Enfin il doit*

Ce char Mark V a été désarmé pour être utilisé comme engin de servitude avant d'être réformé. C'est un des rares exemples connus qui soit recouvert de camouflage.
Illustration Eric Schwartz
© H&C 2012

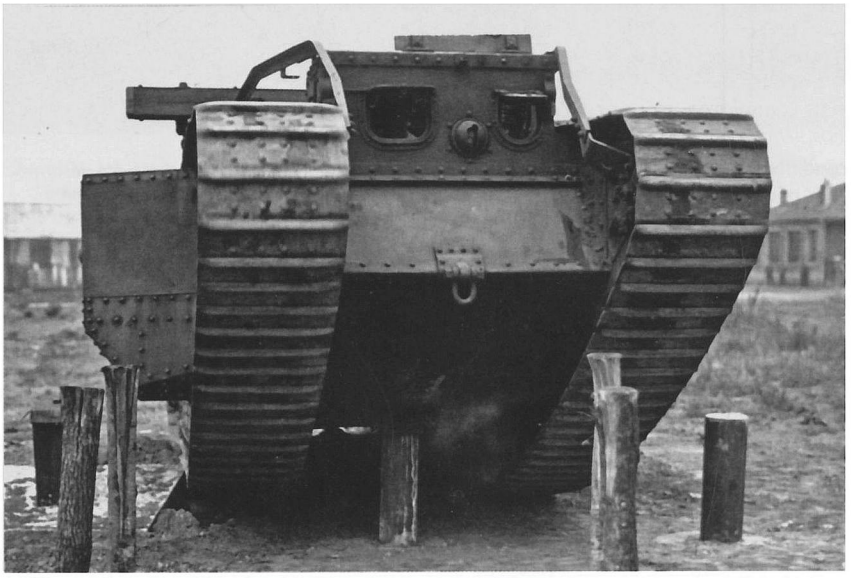


Ci-dessous.
Le char immatriculé 10 008 est un des rares exemple de chars camouflés. Il a été désarmé et porte sur ses flancs les lettres CE qui signifie Compagnie d'Echelon. Ce char a donc été utilisé comme véhicule de servitude. *(Coll. Danjou)*



Ci-dessus.
Entre les deux guerres mondiales, l'armée française ne disposait que d'un seul bataillon de chars lourds composé de quelques chars anglais et de FCM 2C nous les voyons ici lors de manœuvres. *(Coll. Danjou)*

Ci-contre.
Au mois d'août 1935, quatre chars Mark V*ont été surblindés et ont participé à des essais de franchissement d'obstacles antichars. *(SHAT Vincennes)*



aussi donner ses ordres aux mitrailleurs qui sont transmis par le caporal de tirs et de liaison. »

Ce même manuel conclut : « *le char Mark V* ne peut pas être considéré comme un char lourd. Son poids de 32 t insuffisamment remorqué d'ailleurs par le moteur Ricardo, n'est pas assez considérable pour lui permettre de préparer la voie aux chars légers. De plus sa protection est insuffisante, car son blindage de 12 mm d'épaisseur seulement ne met pas le personnel et les organes mécaniques à l'abri de la balle perforante. Le chat Mark V* est un char moyen constituant provisoirement l'armement des groupements lourds en attendant que ceux-ci soient dotés du char lourd de l'avenir.* »

Dès le 17 octobre 1921, la direction de l'artillerie s'inquiète du devenir de ces chars : « *Ces appareils déjà démodés avant la fin de la guerre n'existent même plus dans l'armée anglaise, qui ne pourrait plus, le cas échéant, fournir des pièces de rechange pour ce modèle de chars.*

La troisième direction se trouve donc en face des plus grandes difficultés pour l'entretien de ces matériels. La fabrication en France de pièces de rechange, en dehors de celles qui sont d'un modèle courant, occasionneraient des dépenses élevées, tout à fait hors de proportions avec les services que l'on peut attendre d'appareils aussi médiocres. Les mêmes difficultés se présentent pour l'armement de ces chars. L'armée française ne dispose que d'un petit approvisionnement de coups pour les canons de six livres dont ils sont dotés. La confection en France de munitions de ce calibre entraînerait également une dépense hors de proportion avec le résultat à atteindre.

« Le Mark V* ne paraît plus utilisable que pour des missions de sacrifice, au besoin sans équipages (détection de champ de mines, transport de charges explosives en vue d'une destruction…) »

Ci-dessous.
Certain Mark V*serviront d'engins de servitude jusqu'à épuisement des pièces détachées, comme ici à Mourmelon en 1937. *(DR)*

La troisième direction s'efforcera de maintenir le plus longtemps possible les chars en état de marche, puis les réformera peu à peu, en se servant des pièces des chars réformés pour entretenir les chars maintenus, le tout en engageant le moins de dépenses possible. »

De fait, pour tenter de faire durer au maximum le stock d'obus pour les canons de 57 mm qui va en s'amenuisant inexorablement, certains chars seront équipés de canon de 75 mm BS, probablement prélevés sur les chars Schneider réformés, mais nous n'avons pu retrouver ni combien, ni à quelle date.

Les chars vont donc être maintenus en service tant bien que mal jusqu'en 1931. Au mois d'août 1931, une commission est créée pour étudier l'utilisation des chars Mark V*. Il en ressort que « *en temps de guerre, le matériel ne paraît plus utilisable que pour des missions de sacrifice, au besoin sans équipages (détection de champ de mines, transport de charges explosives en vue d'une destruction…) le peu de valeur du matériel et sa résistance au tourner seraient ainsi mis à profit.* »

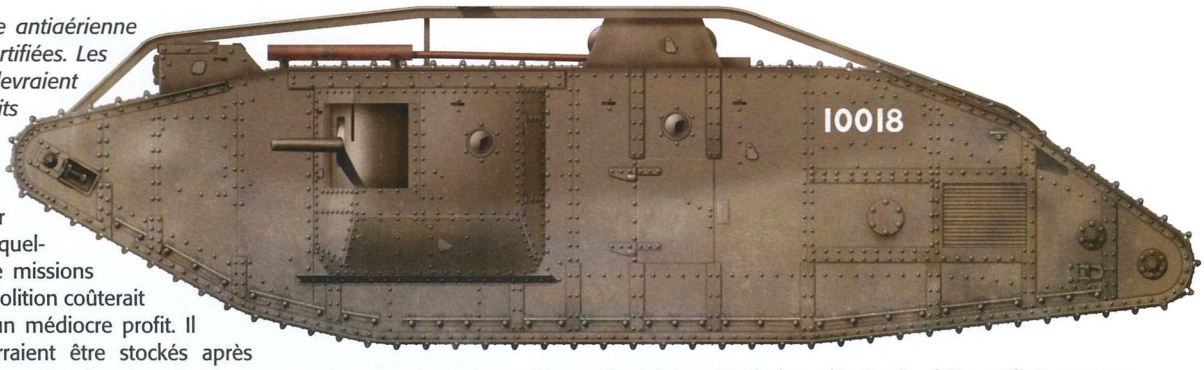
Certains membres de la commission pensent « *à l'emploi possible comme blockhaus mobile armé de*

mitrailleuses pour la défense antiaérienne ou la défense des régions fortifiées. Les déplacements du matériel devraient dans ce cas être aussi réduits que possible. »

La commission estime donc que la possession d'un matériel de faible valeur comme ces chars faciliterait quelquefois l'accomplissement de missions de sacrifice tandis que sa démolition coûterait cher et que sa vente serait un médiocre profit. Il est donc décidé qu'ils pourraient être stockés après désarmement pendant quelques années et entretenus au minimum de frais pour une utilisation éventuelle en campagne. Pour ce qui est de l'utilisation en temps de paix, le génie demande une quinzaine de chars « non en état de marche » pour des essais de mines antichars, la commission d'expérience de l'infanterie et des chars en réclame deux pour des essais de projectiles perforants. Il est noté qu'il n'y a aucune difficulté à satisfaire cette demande en sacrifiant d'abord les chars d'instruction, puis les chars les plus usagés ; les appareils stockés ne devant être que les meilleurs.

La commission a donc conclu « *au désarmement de tous les chars. À la mise en stock des chars en bon état après avoir toutefois prélevé sur ceux-ci les accessoires non indispensables pour la marche (appareillage électrique en particulier). À la réforme, les chars en médiocre état ; les caisses et les différentes parties en mauvais état provenant de ces chars seraient mises à la disposition des différentes commissions d'expériences ou vendues.* »

L'armée française va donc continuer d'utiliser les chars Mark V* comme véhicules de servitudes, dépanneurs, tracteurs d'artillerie, etc. En août 1935, quatre chars Mark V* surblindés vont participer à des expériences d'obstacles antichars et deux autres prendront part aux essais d'obstacle, le 4 mai 1937, au camp de Mailly. En 1940, on observe plusieurs chars de ce type le long des routes, il n'est donc pas impossible qu'on se soit souvenu des conclusions de la commission de 1931 et qu'ils aient été sortis de leur dépôt afin d'être utilisés comme bouchon ou comme blockhaus mobile. Ces chars conçus pour une glorieuse offensive auraient donc au final connu le feu lors d'une terrible défaite.



Le Mark V 1018 est l'exemple type du char qu'il nous a été livré par nos alliés anglais.
Illustration Eric Schwartz
© H&C 2012

L'idée du FCM 1A est de disposer du char le plus long possible afin de pouvoir franchir les tranchées

Un char lourd 100 % français du côté des chantiers navals FCM

Il faut remonter aux derniers jours de septembre 1916, lors d'une réunion franco-anglaise sur les conclusions du premier engagement des tanks britanniques sur le front de la somme, pour trouver l'origine du premier char lourd français. Cette commission interalliée établit que seul un char lourd peut concilier les impératifs de vitesse, de protection et de puissance de l'armement embarqué nécessaires aux conditions d'emploi sur le front. Au début du mois d'octobre 1916 le sous-secrétaire d'État Albert Thomas décide d'étudier et de construire un prototype de char lourd. Un engin est donc commandé le 20 octobre 1916 à la société FCM (Forges et Chantiers de la Méditerranée), chantier naval réputé pour la qualité de ses fabrications de navires de guerre et de commerce. Si cette société est totalement inexpérimentée dans la construction de chars, elle est en revanche très connue internationalement pour son expérience dans la construction des navires de guerre complexes, ainsi que pour la qualité de l'assemblage des blindages, le montage des appareillages électriques complexes, l'aménagement des tourelles et la mise en œuvre de l'armement. L'idée directrice est déjà

Ci-dessous.
Lors de la campagne de France en 1940, de nombreuses photographies nous montrent des Mark V* bien loin des dépôts où ils étaient censés être confinés. Ceci indiquerait peut-être une utilisation de ces engins obsolètes comme bouchon ou blockhaus mobile. *(DR)*

de pouvoir disposer du char le plus long possible afin de pouvoir franchir les tranchées d'au moins 4,50 m de large, car les Allemands ne cessent de les agrandir.

Le 20 décembre 1917, le FCM 1A va effectuer ses premiers essais. Ce char de 41 t va fortement impressionner les observateurs par son aspect moderne comparativement à ses prédécesseurs les chars Saint-Chamond et Schneider. L'engin mesure 8,35 m pour un poids total de 41,4 t. Son armement se compose initialement d'un canon de 105 court Schneider, qui sera plus tard vraisemblablement remplacé par un 47 mm à grande vitesse initiale, et de deux mitrailleuses Hotchkiss dont une en tourelle et l'autre à l'avant. L'équipage est de sept hommes. Lors des essais, le char franchit sous-bois et obstacles avec une extrême facilité. En terrain normal, il arrive à maintenir sans aucun problème une vitesse de 6 km/h, mais le char vire mal du fait de la longueur portante de ses chenilles et du profil des patins. Le moteur Renault de deux cylindres est un moteur d'aviation il est d'un entretien délicat et manque de puissance pour la masse du char. De plus il a tendance à surchauffer même avec toutes les trappes ouvertes. Le ministre de l'armement est enthousiaste et propose une commande de 100 chars FCM 1A immédiatement.

Ci-dessus.
Cette vue du FCM 1A nous permet d'admirer la modernité des formes de ce mastodonte, il est ici exposé en « pot de fleur » à l'école des chars de Versailles au milieu des années trente. *(Coll. Danjou)*

Ci-dessous.
Le FCM 2C Normandie, il porte encore la numérotation en vigueur les premières années, le « 7 » deviendra le « 97 » et bientôt le côté gauche de sa tourelle s'ornera d'un splendide blason aux couleurs de la Normandie. *(Coll. Danjou)*

Mais entre-temps, la société FCM avait développé les plans de trois variantes l'une pesant 30 t, l'autre 45 et la dernière 62. C'est alors que le général Estienne marque sa préférence pour le char le plus lourd possible, le futur 2C, bien qu'il ne soit alors qu'un char papier, en effet il considère que les essais du 1A « *ne peuvent être considérées comme absolument probants, car ils ont eu lieu sur un terrain sec et très consistant,* » et il estime que la propulsion du char « *est surtout assurée par l'arrière qui ne porte que sur une faible longueur ; l'enfoncement de l'arrière est à craindre surtout avec la forme vicieuse, à mon avis, du char ou, pour diminuer la pression unitaire, on a trop prolongé la partie rectiligne des chenilles en arrière* ». Considéré désormais comme un char d'étude, le FCM 1 A continuera malgré tout à subir des tests, tout au long de l'année 1918, le char subissant même quelques modifications mineures comme par exemple le remplacement du capot blindé rectangulaire au-dessus des tourelles par un clocheton d'observation équipée d'un stroboscope. La décision du général Estienne va donc priver l'armée française d'un char moderne, même s'il est imparfait sur certains côtés, dont elle aurait pu disposer dès le mois de juillet 1918. Le choix du FCM 2C qui ne commencera à être mis en fabrication qu'en 1919 obligera l'état-major à faire appel à l'industrie anglaise en

Le FCM 2C n°99 serait le char qui aurait été évacué vers l'Allemagne, car son sabordage ne l'avait pas complètement détruit. Il est aussi un des rares à porter un camouflage.
Illustration Eric Schwartz © H&C 2012

lui commandant 300 Mark V* dont seulement 100 seront livrés au final, comme nous l'avons vu.

Le FCM2C, le char lourd d'une offensive qui n'aura jamais lieue

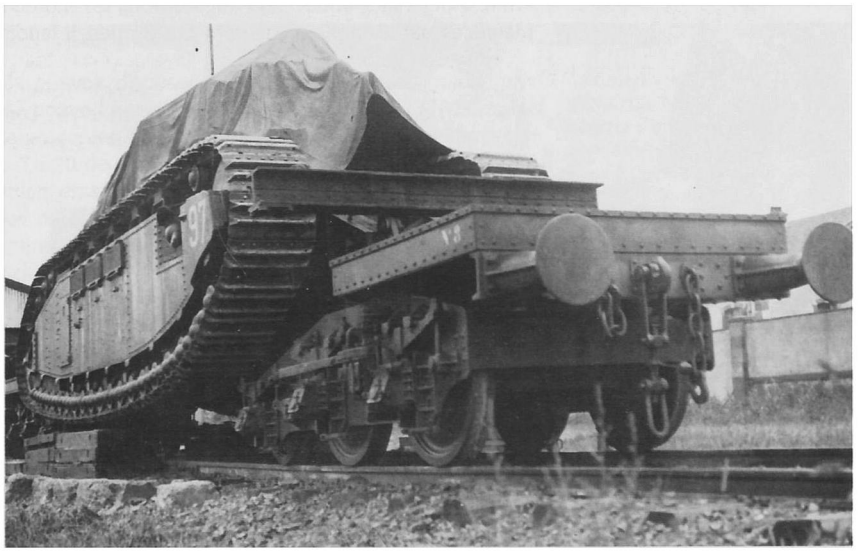
Lorsque le général Estienne marque sa préférence pour le FCM 2C qui n'existe alors que sur papier, il impose à la fois l'idée de puissance qu'il a des chars de rupture, mais en même temps, il prive l'armée française de chars lourds à court terme. Il faut toutefois avoir conscience qu'en 1917 les industries françaises sont à bout de souffle, la production d'acier blindage devenu très compliquée et au bout de trois ans d'une guerre sans merci l'économie est au bord du gouffre. C'est d'ailleurs pour cela, que la production d'un char lourd de production entièrement française prendra autant de retard.

D'ailleurs, lorsque Clémenceau, le 21 février 1918, exige 1 000 chars lourds avant le 1er mars 1919 le ministre de l'armement ne peut que lui répondre « *avec quoi, avec qui ?* » Toutes les ressources sont affectées il faut jongler avec ce qu'il reste des stocks et avec la main-d'œuvre spécialisée encore disponible qui n'est pas déjà partie au front, on envisage même de réquisitionner des prisonniers de guerre pour construire les chars lourds.

Ci-contre.
Revoici le* Normandie*, le prêtre qui pose devant l'engin donne une bonne de la masse imposante de l'engin. *(Coll. Tétard)*

Ci-dessous.
Le char 2C n° 97* Normandie *lors de manœuvres d'ensemble avec des Renault R35, on distingue à l'arrière-plan le 2C n° 95 Touraine. Le char est ici équipé d'une queue passe tranchée que l'on observe rarement sur les 2C. *(Coll. Tétard)*

Ci-contre.
Le FCM 2C est si imposant que seul un autre 2C peut le tracter et qu'il a fallu mettre au point des boggies spéciaux pour le transport ferroviaire. *(Coll. Danjou)*



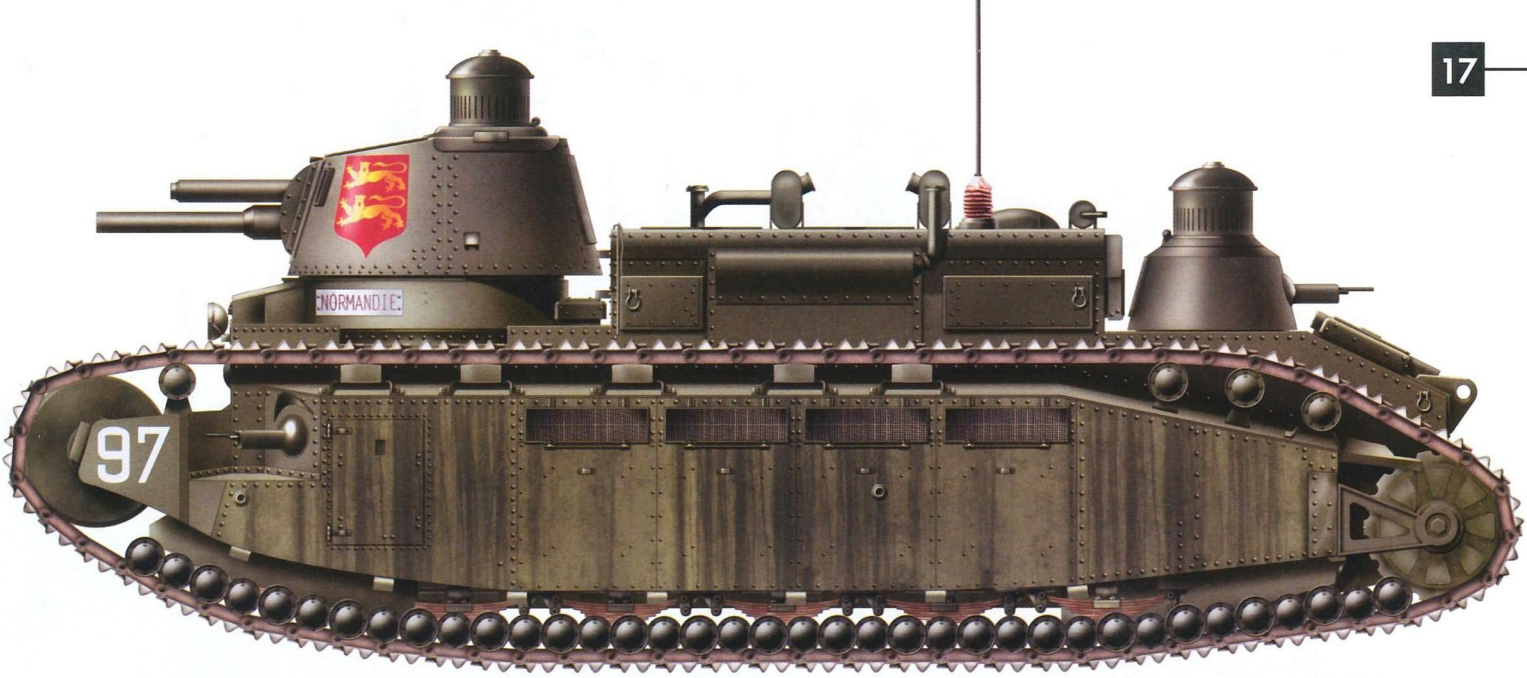
Ci-dessous au centre.
Toujours le Normandie, cette fois-ci fin prêt pour un transport ferroviaire. Ce char était si lourd qu'il nécessitait parfois pour le déplacer des moyens dignes d'une installation portuaire. *(Coll. Dumay)*

Quoi qu'il en soit, et face à l'urgence de la situation, l'armée en commande 300 exemplaires alors que le prototype n'existe toujours pas. Puis ce nombre est porté à 700 exemplaires par une commande du 21 février 1918. Mais, conscient des difficultés de main-d'œuvre et d'approvisionnement en matières premières, une partie est considérée comme pouvant être temporairement remplacée par des chars Liberty. On envisage une proportion d'un char 2C pour deux chars Liberty soit, 54 groupes de 15 prévus et encore s'il sort à temps et si nos alliés anglo-américains consentent enfin à nous rétrocéder une partie de la production prévue. Il faudra d'ailleurs que Clémenceau se fâche en conseil interallié pour pouvoir passer commande de ce char. Mais, les FCM sont déjà surchargés par les commandes de la marine et ils n'ont pas la capacité de produire autant d'engins. La commande initiale est donc réduite à 60 exemplaires, mais ils doivent être livrables au 1er mars 1919. La fin de la guerre qui entraînera une réduction très importante des budgets va ramener cette commande à seulement 10 exemplaires qui ne seront livrés qu'à partir de 1919 et progressivement mis en service jusqu'en 1921. La cause de ces retards de livraison étant essentiellement due à la difficulté de mise au point des moteurs Chenu, qui seront au final remplacés par des moteurs des moteurs Mercedes Benz ou Maybach, des moteurs de dirigeables Zeppelins, livrés par l'Allemagne au titre des dommages de guerre.

Extérieurement, le char 2C se présente comme un char multi tourelle. La tourelle principale, située à l'avant, et armée d'un canon de 75 mm modèle 1897 des ateliers de Puteaux, du type sous-marin, dont le tube était raccourci. Il est approvisionné à 124 obus. La seconde tourelle, située à l'arrière, est équipée d'une mitrailleuse de 8 mm. Le char est très moderne pour l'époque il possède notamment sur sa tourelle un tourelleau permettant l'observation stroboscopique. « *Le stroboscope est un appareil d'observation protégé. Il est composé d'une cloche en acier spécial de 30 mm d'épaisseur et percée de 45 formes verticales de 2 mm de largeur qui peut tourner autour de son axe à une vitesse allant de 250 à 380 tr/m. Une seconde cloche en fonte placée à l'intérieur de la première est percée de sept larges fenêtres rectangulaires sur lesquelles sont fixés des verres triplex cette cloche ne tourne pas, mais elle peut pivoter. En dessous des fenêtres, trois créneaux sont ménagés sur la périphérie de cette cloche. L'intervalle de temps séparant le passage de deux fentes devant l'observateur devenant inférieure à 1/10 de seconde l'impression rétinienne provoquée sur les yeux de l'observateur est continue. En plaçant successivement ses yeux derrière les trois fenêtres l'observateur situé à l'intérieur du char peut ainsi faire un tour complet d'horizon en étant efficacement protégé par les cloches* ». (Extrait des cours de chars de combat, 1923).

Au final, le char pèse 70 t c'est-à-dire qu'il est le plus lourd jamais mis en service dans l'armée française à l'époque. Pour une longueur de 10,27 m, une largeur de 3 m et une hauteur de 3 m 80, ce mastodonte emmène 12 hommes d'équipage. Son blindage maximum, à l'avant, et de 45 mm et il peut atteindre la vitesse de 12 à 15 km/h pour un rayon d'action de 150 km environ. Comme l'avait demandé le général Estienne, il

Ci-contre.
Cette vue de l'arrière du FCM 2C nous montre bien le clocheton d'observation stroboscopique, système qui permet à l'homme d'équipage en tourelle d'observer tout en étant à l'abri des balles de mitrailleuses. *(Coll. Dumay)*



Le FCM 2C 97 Normandie était le char de commandement de l'unité, étant donné son rôle il avait été surblindé.
Illustration Eric Schwartz
© H&C 2012

peut franchir des obstacles à bord franc de 4,25 m ce qui correspond à la largeur des canaux du Nord. Outre son armement sous tourelle il possède en caisse une mitrailleuse avant et deux mitrailleuses latérales une à droite, l'autre à gauche. Les quatre mitrailleuses sont approvisionnées quant à elles avec 9 504 cartouches. Malgré tout, le char reste fragile notamment les moteurs Mercedes qui causent de nombreuses pannes. Par exemple, aucun char n'a pu accomplir l'aller et retour entre la caserne et le champ de tir, c'est-à-dire 30 km, sans un ennui mécanique.

Durant ces années de garnison, les chars 2C vont surtout faire des exercices de franchissement de la Meuse avec parfois des démonstrations spectaculaires, comme la démolition de la caserne Miribel et l'abattage d'arbres de grand diamètre, à l'attention notamment de films de propagande comme « *Sommes-nous défendus ?* » Ou « *Derrière la ligne Maginot* ». Les chars vont aussi servir de banc d'essai pour tester quelques aménagements. Certains d'entre eux recevront un filet anti grenade sur le dessus, le char de commandement le numéro 97 *Normandie* a reçu un surblindage couvrant notamment le toit. Le même char 97 fut modifié pendant la drôle de guerre pour pouvoir franchir un cours d'eau plus profond que les 1,40 m dont il était capable. Il s'agissait tout simplement d'obturer les entrées d'air et toutes les ouvertures jusqu'à hauteur de caisse l'essai a été concluants, mais n'a pas été repris. Enfin le char numéro neuf Champagne a reçu en 1923 une nouvelle tourelle équipée d'un canon de 155 mm court, mitrailleuses avant supprimées et moteur Sautter-Harlé. Nommé un temps FCM 2C bis, il sera ramené à son état initial vers 1935.

Les lourds entrent en guerre

Lorsque la guerre est déclarée, les trois chars de la septième compagnie plus les chars stockés vont former le 51e bataillon de chars. Il est organisé avec un char de commandement et deux compagnies à trois char chacun, de ce fait chaque char est donc considéré à lui seul comme une section. La première compagnie aux ordres du capitaine Lesecq comprend les chars 90,92 et 99. La seconde, sous le commandement du capitaine Goudinoux comprend les chars 91, 95 98. Le char de commandement est le char 97, surblindé à 90 mm à l'avant et 60 mm sur les côtés (au lieu de 45 et 22 mm) étant donné son rôle. Les chars 94 et 96 sont déclarés inaptes au service et remisés pour pièces. On retrouvera plus tard deux des tourelles de FCM 2C déclassées en défense sur la ligne Mareth, sur l'ouvrage de Bir Soltane en Tunisie. Le bataillon se forme à Belrupt et les chars déstockés rejoignent le lieu de stationnement avec difficulté. D'avoir été inutilisés pendant des années n'a pas arrangé des mécaniques déjà fragiles, tous les moteurs Mercedes par exemple présentent des avaries. Il faudra récupérer des moteurs Maybach à l'arsenal de Puteaux, ce changement de moteur ne nécessitant que la transformation de l'échappement. En fait, les chars 2C sont complètement usés et souffrent de fréquentes pannes

Ci-dessus.
Revoici encore le char numéro « 97 », qui était beaucoup photographié pour la double raison qu'il était le char de commandement et parce qu'il faisait partie des trois chars maintenus en service pour les démonstrations et autres manœuvres. Les autres chars étant soigneusement préservés. *(Coll. Dumay)*

Ci-contre.
Revoici le* Normandie*, cette fois-ci le flanc de sa tourelle est orné du blason aux couleurs de cette région. Pour la petite histoire il semblerait que le blason original ait comporté trois lions héraldiques, mais qu'au moment où l'Aquitaine a été rattachée à la couronne d'Angleterre, Richard Cœur de Lion aurait offert un de ses lions à l'Aquitaine. *(Coll. Danjou)*

Ci-dessus.
Le FCM 2C n° 93 Alsace est ici paré de ses plus beaux atours : camouflage impeccable et blindage enduit d'huile de vidange pour le rendre brillant. Nous sommes au milieu des années 1930, et la marraine de ce char pose avec complaisance au milieu de l'équipage juste avant la parade. *(Coll. Danjou)*

mécaniques, ils sont néanmoins déclarés opérationnels. Entre le 10 mai et le 11 juin 1940, le bataillon est déployé dans les bois situés au nord de Briey. Le 2 juin, le bataillon reçoit l'ordre de s'embarquer sur voie ferrée en direction de Toul puis Neufchâteau. Les chars numéro 95 et 92 en panne devront être sabordés sur place tandis que les autres encore en état de marche (numéro 90, 91, 93, 97, 98 et 99) sont embarqués en gare de Landres. Deux trains de trois chars sont ainsi constitués.

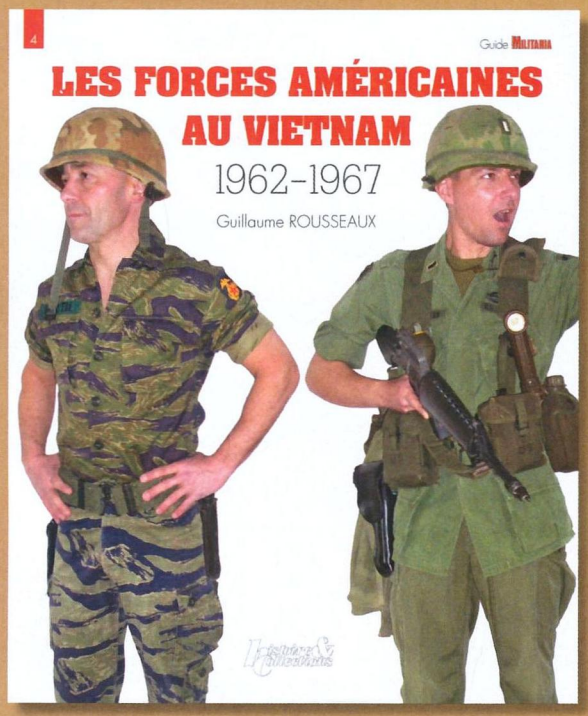
Malgré leur imposante masse, ces chars peuvent être embarqués en moins d'une demi-heure par un équipage aguerri, mais cette manœuvre peut prendre jusqu'à 4h00. En fait, ces chars sont si gros qu'il n'existe aucun wagon capable de les transporter. Le déplacement de ces chars s'effectue donc à l'aide de deux boggies spécialement étudiés, l'un étant fixé à l'avant et l'autre à l'arrière du char qui constitue ainsi la liaison réunissant l'ensemble.

Ci-dessous.
Deux tourelles de chars FCM 2C déclassés ont été installées en défense sur la ligne Mareth, dans le sud tunisien. Cette photo a été prise en 1941 par un soldat de la France libre. *(Musée Jean Moulin)*

L'attelage complet pèse à lui seul 91,20 t. Les rames ainsi constituées ne peuvent évidemment pas emprunter n'importent quelle portion du réseau ferré. Par exemple, l'itinéraire ne doit pas comporter de courbes inférieures à 75 m de rayon. Les convois ne doivent pas franchir les aiguillages en pointe de cœur au-dessus de la vitesse d'un homme au pas, et encore, à condition que les boggies soient en bon état. Les déplacements doivent se faire à la vitesse maximum de 40 km/h, ne pas excéder 3h00 et être ponctués d'arrêts de 2h00 pour contrôler l'état des boggies.

Les deux trains vont donc s'ébranler le 13 juin en début d'après-midi pour arriver en soirée au nord-est de Gondrecourt ou ils seront dissimulés dans les bois non sans avoir suivi un peu auparavant un bombardement complètement inefficace de la part de l'aviation italienne. Le 14 juin au matin, les rumeurs d'une avance rapide des troupes allemandes posent la question d'un débarquement des chars pour faire face, mais en fin de matinée l'ordre est donné de continuer en direction de Neufchâteau puis d'orienter les convois sur Tille au nord de Dijon. Le 15 juin 1940, à une cinquantaine de kilomètres au sud de Neufchâteau, le convoi se trouve bloqué sur une voie courbe et en déblais qui rend tout débarquement impossible, un convoi de carburant est en feu à l'avant et les autres convois qui le suivent l'empêchent de faire marche arrière. Le commandant Fournet va se concerter avec tous ces officiers qui vont d'un commun accord prendre la décision de saborder les chars afin qu'ils ne tombent pas aux mains ennemies. Le 16 juin à 19h00, les tuyaux d'essence sont sectionnés et le feu et mis aux engins, l'explosion des munitions devant parachever les destructions. Un seul char ne sera que partiellement détruit vraisemblablement parce que son plein d'essence n'était pas complet. Il s'agit du char numéro 99 qui sera « capturé » par le Panzer Régiment 10. Il aurait été transporté en Allemagne pour y être étudié et les troupes russes l'y auraient retrouvé en 1945 pour le transporter en Pologne d'après certains dires. Légende ou réalité ? L'hypothèse reste vraisemblable, si l'on tient compte que les troupes allemandes avaient remis les écartements des voies polonaises au standard européen. Quant aux équipages ils ont retraité par le Massif Central et le bataillon sera dissous quelque temps après à Castres. À l'instar des Mark V*, les FCM 2C n'auront donc pu connaître que les projecteurs de la presse entre deux conflits majeurs auxquels ils ne purent participer. ■

NOUVEAUTÉ

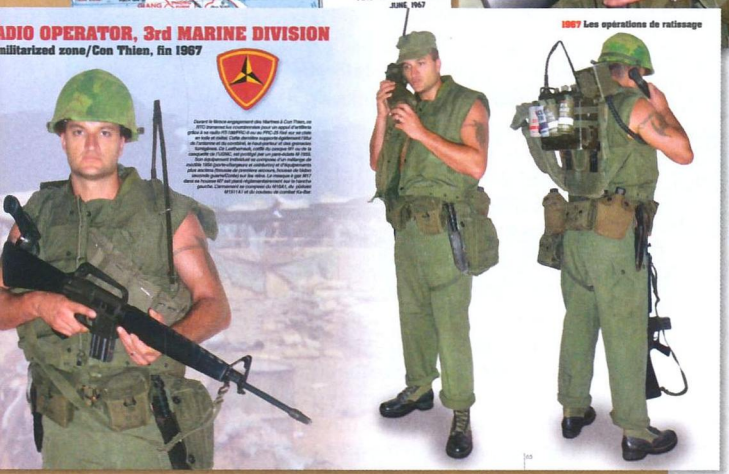


LES FORCES AMÉRICAINES AU VIETNAM
TOME 1 - 1962 - 1967

Ce 4e volume des Guides Militaria présente chronologiquement l'évolution des tenues, équipements, et armements du soldat américain durant les premières années du conflit, de 1962 à 1967 (la période 1968 à 1975 fera l'objet d'un second tome).
Tous les uniformes et équipements sont d'époque, seules quelques répliques d'armes ont été utilisées.
Dans le but de présenter des silhouettes caractéristiques à un moment donné de la campagne, un long travail de recherche a été réalisé pour garantir une cohérence entre les unités, les dates et les situations géographiques.
Volontairement, et à la différence d'autres ouvrages, tous les personnages présentés ne sont pas des combattants, afin de refléter exactement la typologie du soldat US.
85 % des effectifs étaient, rappelons-le, des conseillers et des troupes de soutien.

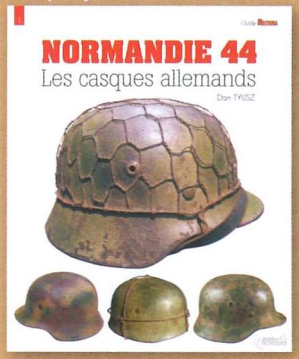
GUIDE MILITARIA #4

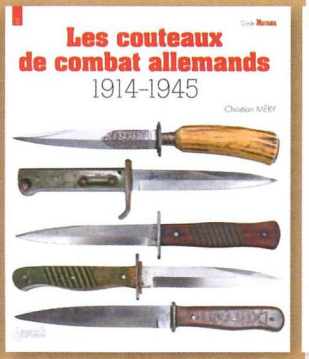
1965 L'engagement terrestre
RADIO OPERATOR, 1st CAVALRY DIVISION (AIRMOBILE)
Vallée de la Drang, province de Pleiku,
14-18 novembre 1965

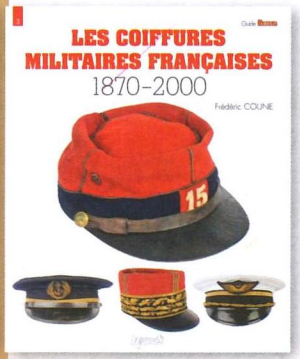


RADIO OPERATOR, 9th INFA NTRY DIVISION,
MOBILE RIVERINE FORCE
Province de Dinh Tuong, mai 1967
1967 Les opérations de ratissage

Déja parus dans la même collection







68 pages
20 x 24 cm broché
44 reconstitutions
18,95 € ~~19,95 €~~

Bon de commande p. 51

Women at War

5e Rassemblement du BMVT sur le Fort de Lantin

Le BMVT (Belgian Military Vehicle Trust) s'est retrouvé une fois de plus sur le fort de Lantin les 3, 4 et 5 août derniers. Cet ouvrage militaire réalisé en 1888 fut remanié en 1914 et en 1940. Il faisait partie intégrante de la ceinture fortifiée de Liège et est aujourd'hui maintenant restauré et entretenu par quelques bénévoles.

Cette 5e édition a été un succès total avec, en plus, le « soleil ». Ce sont plus de 250 véhicules militaires de collections allant du vélo au char de dépannage Sherman M32 et plus de 500 participants qui étaient présents pour se retrouver le temps du week-end. Placé cette année sous le thème des « Women at war », une évocation du rôle des femmes pendant le dernier conflit fut un réel succès. Plus de 70 Ladies ont répondu à l'appel, dont 41 « Rosie's », un record. On trouvait, en déambulant sur le site, des « Rosies » (ouvrières US pendant la guerre) mais aussi, des WACS, des WASP, des Nurses, des résistantes, des pin-ups et d'autres en tenues civiles qui faisaient revivre partout une ambiance d'époque.

Devenu traditionnel, ce rassemblement présente une évocation des camps alliés d'époque avec de très belles et réalistes reconstitutions de campements américains disposées tout autour du fort avec dépôt de munitions, emplacement avec tranchées et postes de mitrailleuse, tente « First Aid » avec tout son matériel médical et une

Ci-dessus.
M8, Weasel, Jeep en balade sur le parcours découverte.

En insert.
Le soleil présent tout le long du week-end a rendu les chemins poussiéreux qui ne décourageront pas les motards.

Par Patrick SARRAZIN
Photos : André WITMEUR

commémorant le «Red Ball express». Des GMC, un tracteur de semi-remorque International M427 en cours de déchargement et de manipulation de charges lourdes à l'aide d'un Diamond «wrecker» ont fait l'admiration du nombreux public. Dans les vastes fossés du fort, face à une imposante casemate, un impressionnant poste de réparation de campagne de l'US Army Air Force était installé. On y trouvait un authentique avion Piper Cub L4 en cours de restauration, des ateliers « workshop « entourés d'un GMC avec chèvre de levage soutenant le moteur et un Chevrolet bomb service M6.

Cette année, un parcours tout terrain fut spécialement conçu pour l'évolution des engins face au public où, Stuart, M8, Jeep ont démontrés leurs qualités de franchissement. Pour les moins téméraires, un parcours fléché permettait de découvrir la région alentour par les chemins.

En soirée, fut l'incontournable grand spectacle USO des « New star sisters » et leur nouveau show avec un final d'enfer avec les nombreuses « women at war », qui déchaîna une foule admirative.

Les organisateurs remercient les membres qui ont participé activement à la réussite de ce projet qui nécessita cinq jours de préparation intense dans un grand souci du détail, les participants et le nombreux public présent tout le long du week-end. Pour information, il faut savoir que tous les bénéfices réalisés sont attribués à la restauration de ce site historique.

Cette édition 2012 fut une réussite totale, très appréciée par les participants et le public et sachez que le prochain rendez-vous est déjà fixé pour août 2013. ■

Ci-dessus.
Un très beau Chevrolet bomb service M6 vu de l'arrière.

Ci-dessus à droite.
Une partie des « women at war » posant sur le Sherman de dépannage M32.

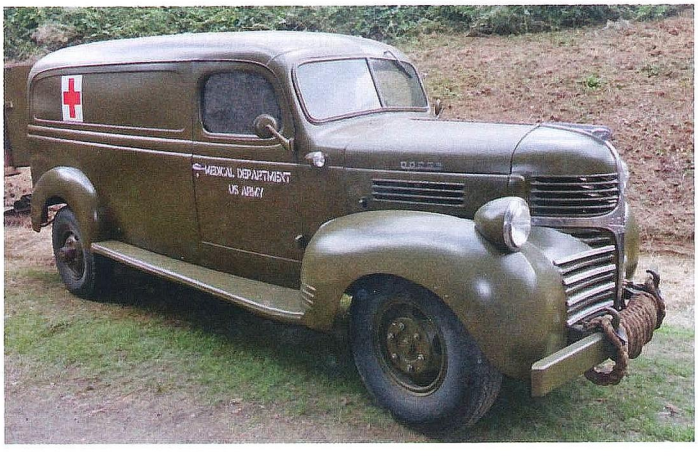
Ci-contre.
Autre véhicule très rare présent, un Dodge WC41, A coté, un Chevrolet pick-up aux couleurs de l'US Navy.
(Photo A. de Frahan)

Ci-dessous.
Un Caterpillar D4 en action. *(Photo A. de Frahan)*

Ci-dessous à droite.
L'impressionnant poste de réparation de campagne de l'US Army Air Force installé dans les fossés du fort.

En bas.
Le Stuart de Karl Delrue en action.

En bas à droite.
Un très rare Dodge WD21 ambulance.
(Photo A. de Frahan)



Combat Command 2012

A Chateaudun

Organisé par l'association 39 th I.T.D. de Châteaudun présidée par F. Mourice, l'opération « Combat Command » a pour but de rassembler une colonne de blindés US et de la faire évoluer dans la campagne comme en 1944.

C'est sur la commune de Donnemain St Mamès, à proximité de Châteaudun, le week-end du 1er et 2 septembre que F. Mourice, J. Lehoux et A. Baudet, membres du bureau de l'association ont réussit leur pari en rassemblant pour leur premier pas moins de dix blindés US. Plusieurs associations ont répondus présentent donc le MVCG Bretagne, le Liberty GI's, Ghost Treaders Museum, le Sixth Cavalry History Group, la 4e DI US, le Musée des véhicules américains de la libération et quelques particuliers. Le plateau se composé de deux half-tracks M16, de deux half-tracks M3A1, de cinq AM 8 et une AM 20, de cinq Jeeps, de deux Dodges avec affût M24 et d'un Dodge logistique accompagnés d'une cinquantaine de personnes en uniforme de combat qui ont permis la réussite de cette sortie .

Dès le vendredi, une grande tente fut dressée pour la prise des repas en commun sur le camp installé dans un pré, proche du village. Vingt-cinq tentes Small, furent également dressées pour les équipages afin de les abriter des nuits fraîches de cette saison rendant une image très proche de l'époque.

Ci-dessus.
L'AM8 de François Mourice, passant une chaussée inondée près de Châteaudun.

Par Patrick SARRAZIN
Photos : Franck DENIZE

Le samedi matin, la colonne s'est élancée sous le soleil sur les petites routes et chemins forestiers entrecoupés de passages de gués et de chaussées inondées. Les lunettes étaient de rigueur pour la poussière très dense soulevée par les véhicules. Les arrêts sur le trajet furent nombreux afin de profiter du paysage. Le repas du midi composé de rations de combat se prit sur les capots des véhicules avant de reprendre la route. Un arrêt rafraîchissements fut pris dans la ville de Bonneval avant le retour au camp vers 17h pour visite du public. Le soir, un repas en commun était servi sous la tente avec une soirée détente bien méritée.

Le dimanche matin de très bonne heure fut effectué le démontage du camp avant le départ. Devoir de mémoire oblige, une cérémonie était organisée sur la commune de Marboué où une gerbe fut déposée au monument érigé en souvenir des 11 GI's américains, des 4 FFI, et d'un aviateur US tombés le 15 août 1944, à la suite d'une embuscade. À l'issue du vin d'honneur, la colonne reprit sa route dans la poussière afin d'atteindre le bivouac du midi sous les arbres, prés d'un étang. La fin de cette journée bien remplie fut marquée par le nouveau passage d'un gué avant de se disloquer à Châteaudun.

Les équipages présents ont été particulièrement satisfaits et heureux de trouver une ambiance très réaliste. Les organisateurs remercient les équipages pour leur discipline, leur respect de la qualité des uniformes et des véhicules ainsi que la commune de Donnemain pour sa réception, de celle de Marboué pour l'organisation de la cérémonie et de Monsieur Claude Rozet, président de l'association France/U.S.A. pour sa présence. ■

Ci-dessus.
Le half-track M3 A1 de Franck André qui avait fait le déplacement de Bretagne traverse un gué sur le Loir.

Ci-dessus.
La M8 de Nicolas Georges en reconnaissance dans un bois.

Ci-dessous.
Les deux half-track M16 de Pascal Bulois et Emeric Bordet lors d'une pause.

Ci-dessus.
Un Dodge WC 52 armé d'une 12,7 passe un gué à St Maur. Il est suivi par la Jeep « Beach Girl » d'Alice.

L'unité de reconnaissance, avec Jeep blindée en tête sur une route de Beauce.

Ci-dessus.
La Jeep de J.F. Greuillet et Dominique traverse le gué de St Denis-les-Ponts.

Ci-dessous.
Un alignement de M8/M20 dans le sous-bois, lors d'une pause.

Ci-dessous.
La colonne blindée en position sur un chemin de terre en pleine campagne près de Châteaudun.

Des camions pour la Navy et les Marines

De Mc Cormick à International Harvester

Les origines de la marque remontent à 1831 quand M. Cyrus Hall Mc Cormick et son père construisirent leur première moissonneuse mécanique. Les activités de la marque restèrent dans le domaine agricole durant des décennies.

Le nom d'International Harvester apparaît en 1902 lors de la fusion de diverses entreprises du secteur pour créer une nouvelle entité. Les premiers camions apparaissent en 1907. Les gammes se développent en tonnage. La marque participe au réarmement de l'armée américaine, en particulier avec sa série K apparue en 1940 et le tracteur de semi-remorques H 542.

International et la Navy

International Harvester est indissociable de la Navy (et ses deux satellites que sont le Corps des Marines et le Costal Guard) durant toute la guerre. En effet, la production de l'un ira en grande partie à l'autre, des séries de modèles lui étant exclusives. Historiquement, la Navy s'est toujours approvisionnée différemment de l'US Army. Ainsi, tandis que cette dernière se tournait vers Dodge et GMC pour sa dotation principale, la Navy commandait des véhicules créés par International. Traditionnellement, les véhicules de la Navy et des Marines avaient la cabine torpédo, auxquelles la bâche était le plus souvent ôtée.

Ci-dessus.
Des International M-2-4 ont été équipés de lance-roquettes T 45, tels ceux-ci photographiés lors de la sanglante bataille d'Iwo Jima en février et mars 1945. *(US Nara)*

Par Alain AUBRAT

Ci-contre.
Vue du prototype du M-2-4 en essais au Harvester's Springfield Works en 1941. Des différences avec le véhicule définitivement adopté sont flagrantes, telles la calandre héritée du modèle M-1-4 ou les roues jumelées à l'arrière. *(DR)*

Le Modèle M-1-4

Le plus léger fut le M-1-4. Ce camion, de 500 kg de charge utile, était un 4x4 animé par un moteur 6 cylindres de 85 chevaux. Il était équipé principalement soit d'une caisse pick-up avec deux banquettes transversales (face à la route), soit d'une carrosserie à hauteur réductible construite chez Boyertown, principalement utilisée comme véhicule sanitaire, même si le confort était des plus spartiates.

Le modèle M-2-4

La charge utile fut ensuite portée à une tonne. Ainsi naquit le M-2-4. Le véhicule fut en fait une évolution du précédent, avec un moteur dont la puissance fut portée à 93 chevaux. Le camion fut principalement livré avec une caisse pick-up, toujours avec ses banquettes face à la route. Certains exemplaires reçurent un lanceur type T 45 de roquettes de 45 mm. Ces matériels furent utilisés lors des combats contre les armées japonaises en 1944 et 1945. Très similaire au premier modèle, la principale différence extérieure est au niveau de la monte pneumatique, des 9.00-16 au lieu de 7.50-16.

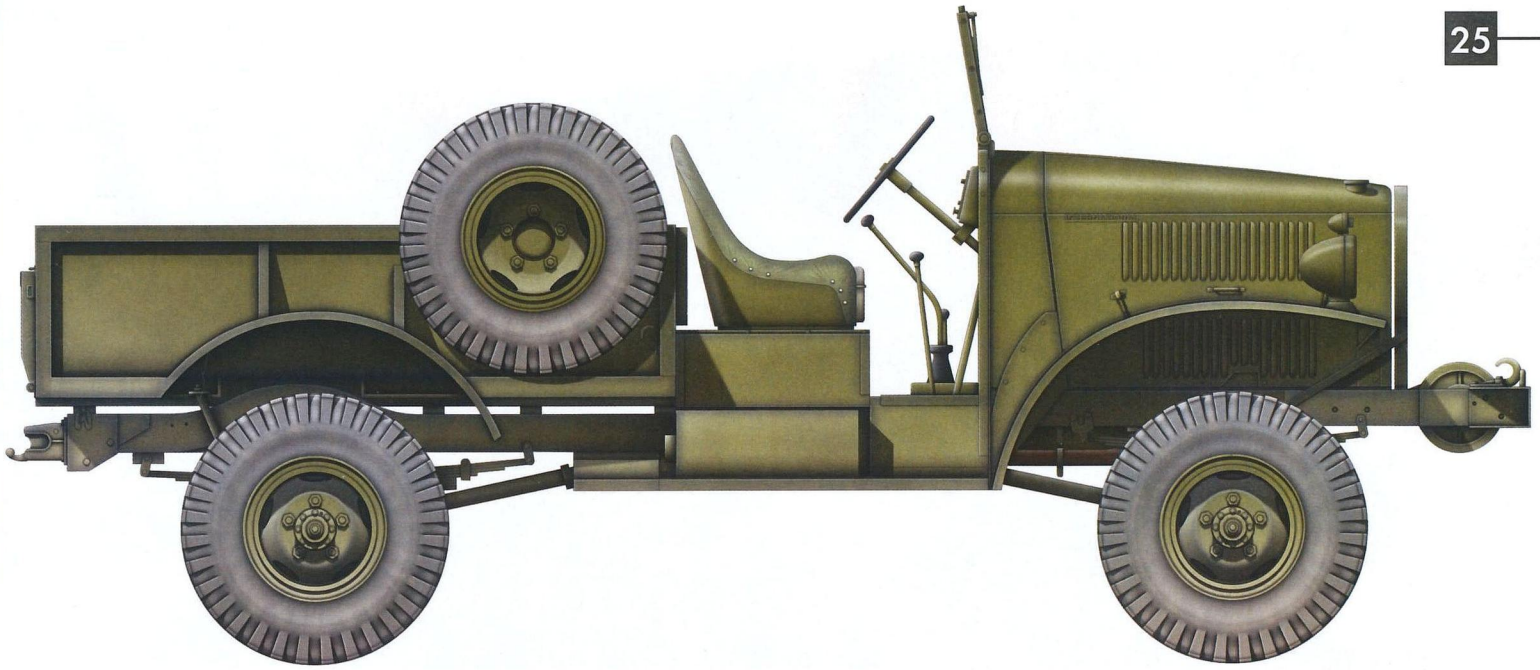
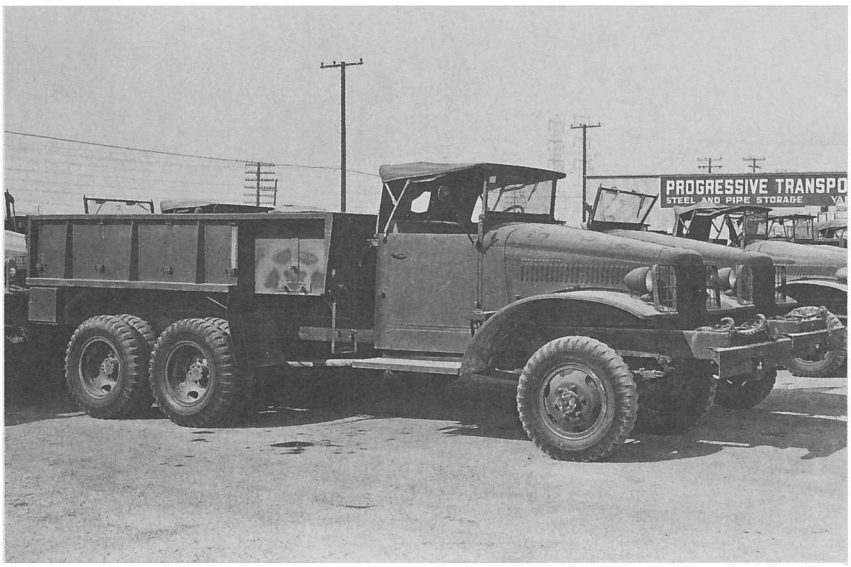


Illustration Laurent Lecoq © H&C 2012



Le modèle M-3-4

Un camion de 1,5 tonne de charge utile fut également commandé. Le châssis, livré en deux versions suivant la longueur de l'empattement, fut fourni exceptionnellement tant en cabine bâchée que tôlée, nombre de ceux-ci étant équipés de citernes aussi bien pour le ravitaillement en carburant que pour les services de secours des bases. Mais il y eut également des équipements benne, de dépannage… En tout, la Navy prit possession de 6 532 châssis.

Le modèles M-3-6

Tout comme le Dodge, l'International M-2-4 connut une version rallongée suite au passage du groupe d'infanterie de 8 à 12 soldats. Pour cette évolution, on a monté un boggie Hendrickson en lieu et place du pont arrière et un blocage de différentiel Thornton. Le véhicule ainsi créé prit la dénomination M-3-6. Un faible nombre d'exemplaires fut construit et livré aux Marines.

Le modèle M-5-6

Le camion le plus lourd fourni à la Navy par International fut le M-5-6. De la même classe 2,5 tonnes de charge utile que le GMC, ce 6x6 (quelques-uns reçurent un simple essieu avant et donc n'étaient que des 6x4) a bien sûr été livré en cabine torpédo. Il a connu deux empattements et différents types d'équipements, en particulier des bennes et des caisses atelier. Le camion fut largement produit, 5 562 livrés à la Navy et 34 525 à l'US Marines Corps sur une production totale de 46 572 exemplaires (le reste représentant une commande de l'US Army, 3 500 châssis avec cabine tôlée, et les livraisons Lend-Lease vers l'URSS). ■

Fiche technique International M-2-4

Dimensions	
Longueur	5 m
Largeur	2,15 m
Hauteur	2,26 m avec capote
Empattement	3,17 m
Poids à vide	2639 kg
Charge utile	1000 kg
Performances et caractéristiques techniques	
Vitesse maximale	72 km/h
Consommation	36 l/100 km
Autonomie sur route	418 km
Réservoir d'essence	152 litres
Pneumatiques	9.00-16
Essieux rigides avec suspension semi-elliptique	
Boîte de vitesse	4 avant , 1 arrière
Pont avant débrayable	
Système électrique	12 V (2 batteries de 6 V)
Système de freinage	hydraulique
Treuil Tulsa	
Moteur International	
Type	GRD-233C
Nombre de cylindres	6
Alésage	84 mm
Course	114 mm
Cylindrée	3,8 l
Puissance	93 ch à 3400 t/mn
Carburant	essence
Refroidissement	par eau
Carburateur	Zenith 63AW-11

Ci-dessus.
Après la guerre, nombre de véhicules se sont retrouvés dans les surplus et mis en vente. Ici, un revendeur propose plusieurs International M5-6 à caisse cargo. *(DR)*

Ci-dessous.
Un M5H6 durant la guerre de Corée. *(DR)*

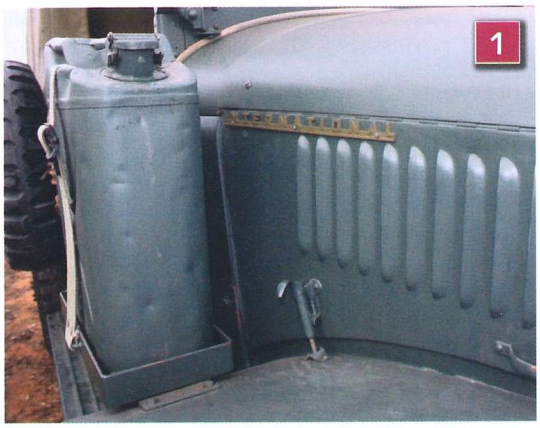
International M 2-4

Une rareté sous nos cieux

Les camions de marque International sont rarissimes en Europe, les unités dotées de ce type de matériel n'ayant pas combattu en Europe. Les quelques compagnies de Marines vues sur le sol européen étaient équipées de matériels prêtés par l'armée de terre américaine, afin de ne pas multiplier les soucis de logistique.

Par Alain AUBRAT

Après guerre, peu d'International connurent les armées européennes en réarmement. La France n'en reçut que quelques-uns pour la Marine et les combats en Indochine. De ce fait, le quelques exemplaires préservés de nos jours sont essentiellement des châssis importés des Etats-Unis par des collectionneurs empreints d'originalité. L'exemplaire objet de cet article appartient à Monsieur Dumortier, collectionneur que je remercie vivement pour l'aide qu'il m'a apporté dans la rédaction de cet article. ■



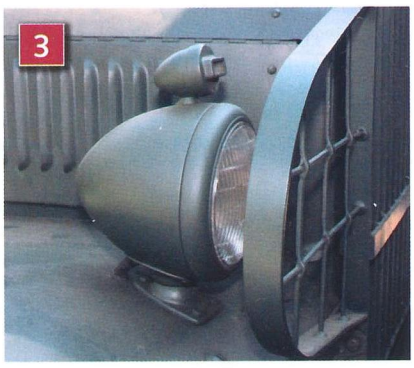


Photo 1.
Sur le capot moteur, est indiqué le nom du constructeur.

Photo 2.
Devant le pare-brise, il y a une prise d'air pour l'aération de l'habitacle.

Photo 3.
Sur le phare est fixé le feu de position black out.

Photo 1.
La particularité des camions International 4x4 est la position excentrée du bouchon du radiateur.

Photo 2.
L'ensemble phare-feu de position black-out est placé derrière une grille de protection, fixée à la calandre.

Photo 3.
Le refroidissement du moteur est assuré par des louvres de capot, aussi bien au dessus qu'au dessous de l'aile.

Photo 4.
A l'avant de la caisse côté conducteur se trouve un coffre. Notez la plaque d'identification de la caisse juste au niveau de la bâche.

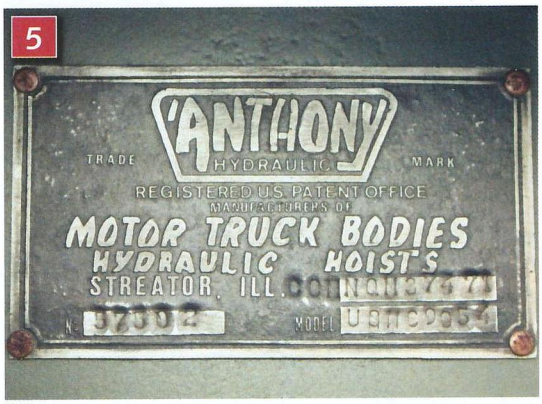


Photo 5.
La plaque nous donne de précieuses informations: le constructeur Anthony, de Streator (Illinois), le type de la caisse, modèle USMC9057, et le numéro matricule 37502.

Photo 6.
A l'intérieur de la caisse, deux banquettes sont installées, permettant le transport de six soldats. Ici, une seule est en place.

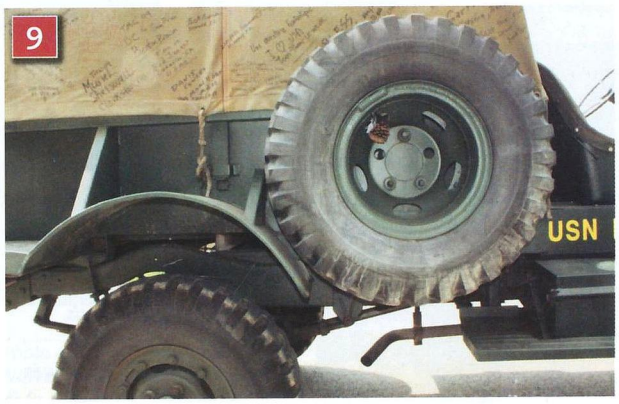


Photo 7.
La bâche est soutenue par trois arceaux.

Photo 8.
La caisse ne comporte aucun renfort latéral hormis ceux rigidifiant l'aile arrière, simplement rapportée sur les côtés.

Photo 9.
La roue de secours est fixée à l'avant de la caisse côté droit.

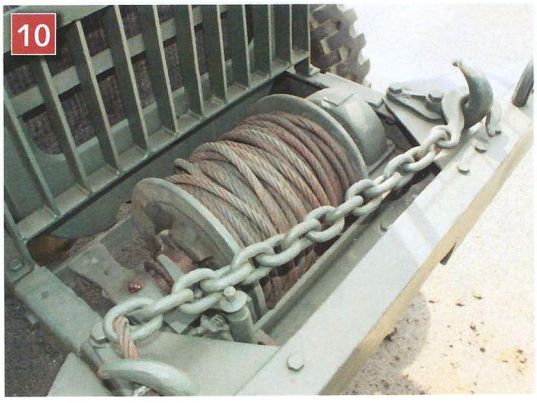
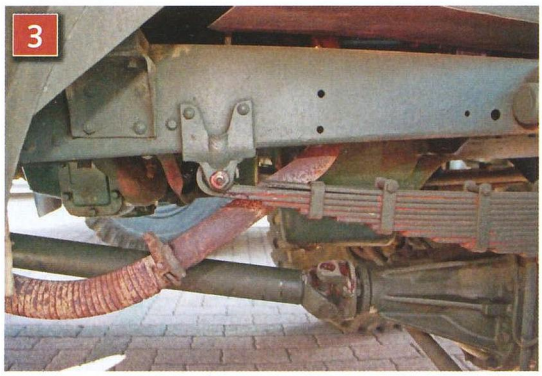


Photo 10.
Le véhicule est équipé d'un treuil fourni par Tulsa. Notez les deux crochets fixés sur les longerons du châssis.

Photo 11.
Intéressante vue de la barre pour la protection inférieure du treuil, l'arbre de transmission pour ce dernier, les suspensions et le pont avant.

Photo 1.
Gros plan latéral du bas du carter du moteur du treuil. Une protection en tôle est fixée à l'avant.

Photo 2.
La suspension est fixée sur chaque longeron du châssis. Notez les tirants de la direction, traversant celui-ci pour rejoindre la roue avant gauche.



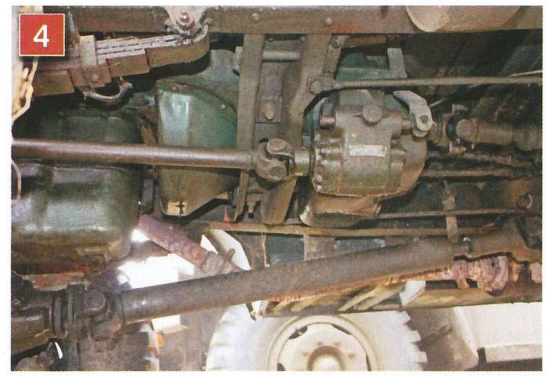


Photo 3.
Vue de détail de l'attache arrière de la suspension avant, en V. On y distingue aussi le début du pot d'échappement et la partie arrière du pont avant avec l'arrivée de l'arbre de transmission.

Photo 4.
Vue latérale du moteur du treuil. Notez les arbres de transmission vers, de haut en bas, la boîte transfert, le treuil et le pont avant.

Photo 5.
Vue avant de la boîte transfert. Remarquez à gauche le silencieux du pot d'échappement.

Photo 6.
Cette vue montre, par l'arrière, les deux boîtes, la transfert au premier plan, de laquelle partent les arbres de transmission qui vont aux ponts avant et arrière, et la boîte de vitesses dans le prolongement du moteur.

Photo 7.
Le pot d'échappement longe le châssis côté droit, pour une évacuation des gaz juste avant la roue arrière droite.

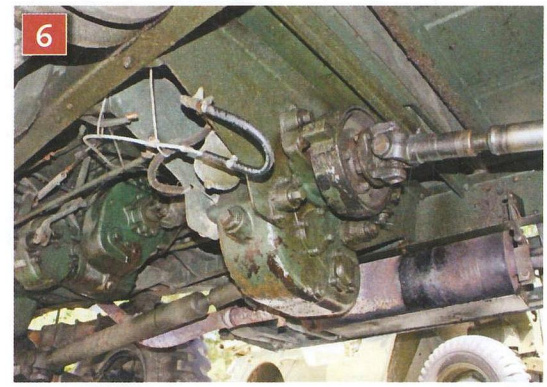
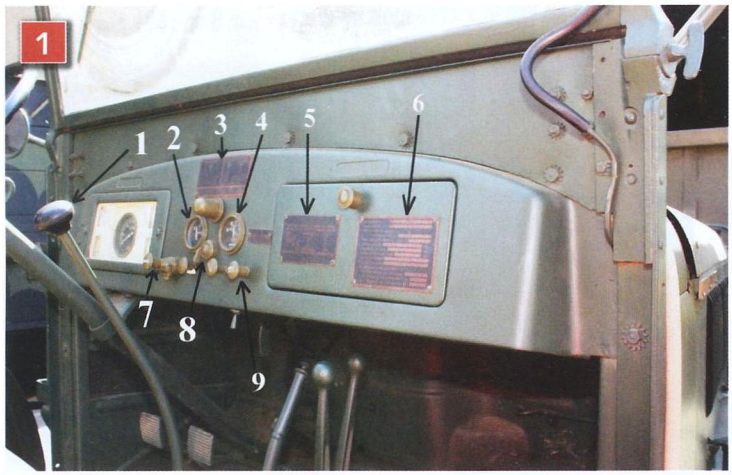


Photo 8.
Arrivée de l'arbre de transmission au pont arrière

Photo 9.
Vue du pont arrière, les roues dentées sont protégées derrière cette pièce hémisphérique. Remarquez la butée de la suspension à lames et la forme des longerons du châssis.

Photo 10.
Les feux arrière sont protégés dans une pièce métallique.



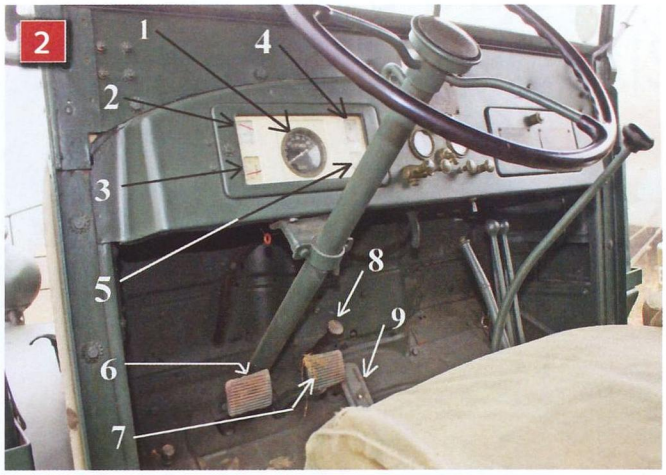
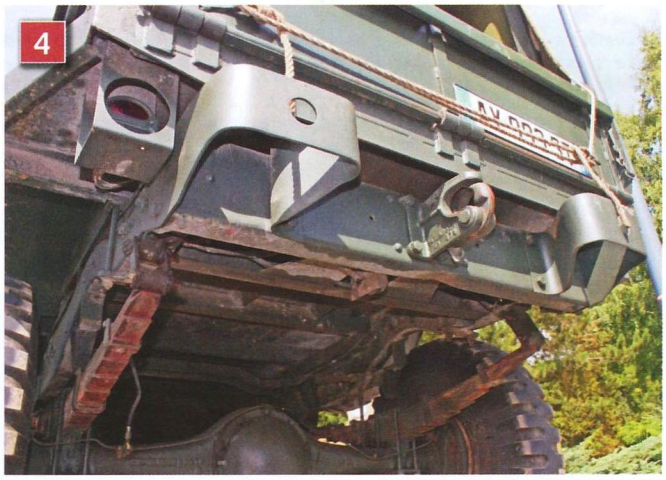
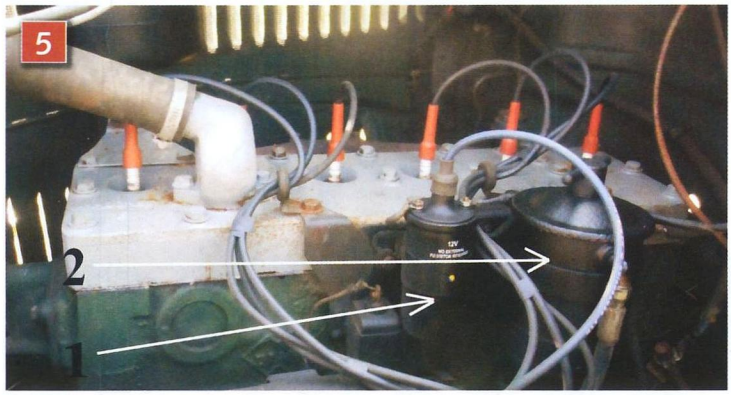


Photo 1.
1. levier de vitesses. 2. voltmètre. 3 et 5. plaques indiquant la position des vitesses, de la boîte transfert et de l'enclenchement du pont avant. 4. ampèremètre. 6. plaque d'identification du véhicule. 7. éclairage des phares avant et feux arrière. 8. contact batterie. 9. éclairage du tableau de bord.

Photo 2.
1. compteur kilométrique et de vitesse. 2. température d'eau. 3. ampèremètre. 4. Voyant de pression d'huile. 5. jauge à essence. 6. pédale d'embrayage. 7. pédale de frein. 8. démarreur au pied. 9. pédale d'accélérateur

Photo 3.
1.commande du treuil avant. 2.levier de vitesses. 3. frein à main. 4. commande de la boîte transfert. 5. commande du pont avant.





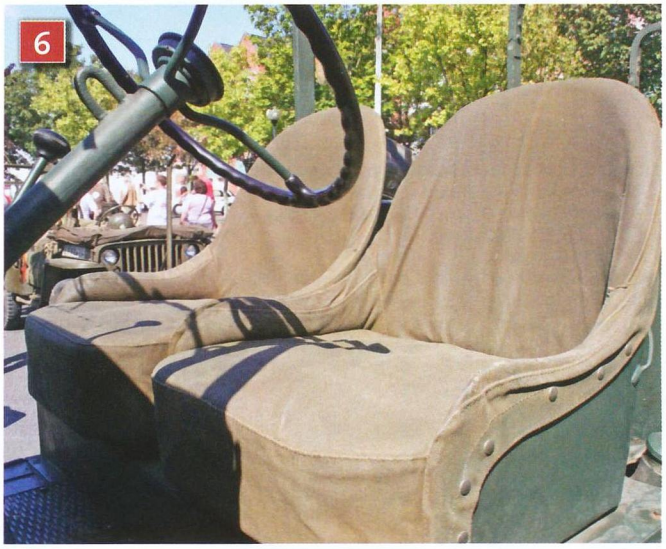


Photo 4.
Notez les pare-chocs ajourés et le crochet de remorquage inhabituel.

Photo 5.
Vue de l'espace moteur côté gauche. 1. Bobine. 2. Filtre à huile. *(photo B. Dumortier)*

Photo 6.
Derrière le siège du conducteur, se trouve le bouchon du réservoir . Notez également l'extincteur fixé à l'avant de la caisse.

Photo 7.
Vue du marche-pied droit, dans lequel vient s'encastrer le coffre à batteries.

Photo 8.
Moteur B. Le pot d'échappement est fixé à droite du moteur, de même que le filtre à air. Le radiateur est en partie caché par ce dernier. *(photo B. Dumortier)*

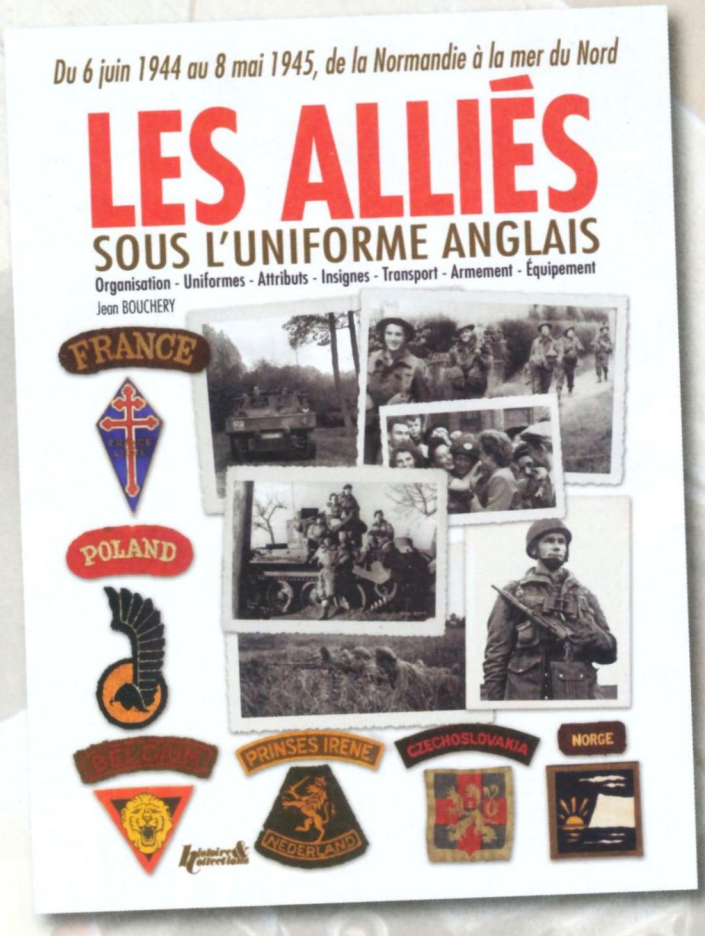
Ci-dessus.
Le camion a passé la nuit bâché, le protégeant un peu des fines gouttelettes de la rosée matinale et du brouillard. Remarquez les cordelettes d'attache pour la bâche.

Ci-dessus.
Le camion a été équipé de plusieurs nourrices de 20 litres, deux sur les ailes avant, montées sur support, et la dernière sur le marche-pied gauche.

Ci-dessus.
Surpris à la pose méridienne dans le bourg de Camblain-l'Abbé le samedi 4 septembre 2010, le camion a vu sa capote protégeant le conducteur et son passager ôtée, le circuit s'effectuant par beau temps.

Ci-dessous.
Nombre de châssis de M-3-4 ont été équipés de citernes pour les services de lutte contre les incendies dans les bases navales. Peu exposés, les camions ont souvent joui d'une deuxième vie dans le civil, et plusieurs ont pu être préservés, tel celui-ci vu à Beltring au War & Peace Show en 2009. *(photo J-F Antoina)*

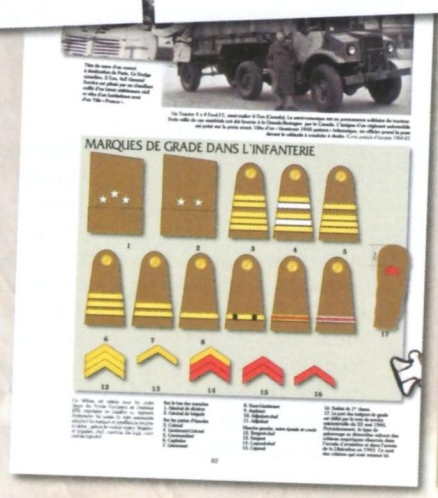
Ci-dessus.
Photographié à Souchez le 3 septembre 2011, le véhicule s'apprête à parcourir la campagne nordiste pour le commémorations du Pas-de-Calais libéré. La capote a été retirée, laissant apparaître les arceaux qui la supportent. Les deux batteries sont placées sur le marche-pied droit, sous le siège passager. Elles sont normalement protégées dans un coffre, dont le capot ici a été retiré. *(photo J-F Antoina)*



LES ALLIÉS SOUS L'UNIFORME ANGLAIS 1944-1945

Après *Le Tommy de la Libération* et *Le Canadien de la Libération*, ce livre conclut la vaste trilogie consacrée aux unités alliées engagées dans le libération du Nord-Ouest de l'Europe, sous le commandement anglo-canadien du 21th Army Group. Alors que bon nombre d'entre eux ont déjà affronté l'armée allemande depuis 1939, des milliers de volontaires rassemblés en Grande-Bretagne vont revêtir le Battledress de leurs frères d'armes britanniques, au côté desquels ils vont combattre des côtes normandes, le long de la Manche, jusqu'aux terres du IIIe Reich atteintes au printemps 1945. La multitude de détails contenus dans l'ouvrage permettra au lecteur, qu'il soit passionné d'histoire, de modélisme ou de reconstitution, de découvrir les particularismes de ces combattants motivés par la libération de leur patrie ■

150 pages • 23 x 31 cm • 300 photos • 37,95 € - ~~39,95€~~



BON DE COMMANDE PAGE 51

PARUTION DÉCEMBRE 2012

De l'Invasion à la Libération

Douzy 2012

Pour la seconde année consécutive, l'Association Ardennes 1944 organisait les 7,8 et 9 septembre un rallye de véhicules militaires à Douzy (Ardennes) sous le thème de « Invasion à la Libération ». Il est réservé aux véhicules de la seconde guerre, mais chose rare, à toutes les nations.

Dès le vendredi matin, l'équipe d'Ardennes 44 prend possession du camping du Lac sous la brume qui le recouvre et étouffe le bruit sourd des masses sur les piquets. Enfin, lorsque le soleil de septembre parvient à percer, on découvre, dressées sur le terrain, de grandes tentes olive-drab prêtent à recevoir les invités. En effet, ce sont quelques 120 participants originaires de Belgique, des Pays bas, du Luxembourg, du Nord et de l'Est de la France qui sont attendus dès le début de l'après-midi.

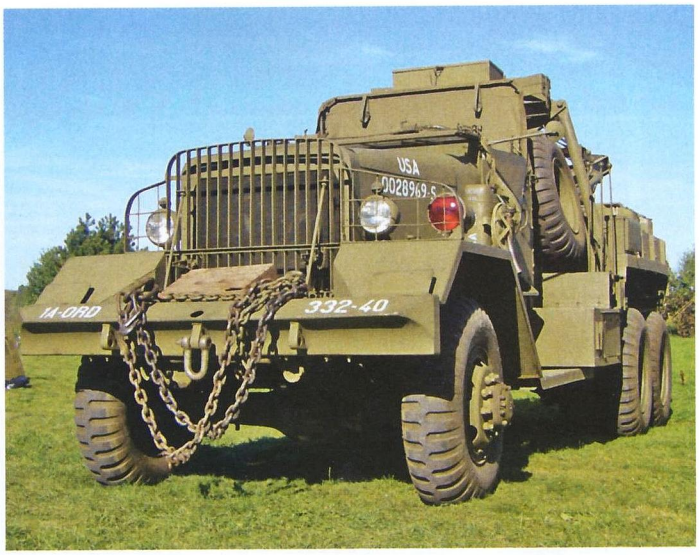
Le samedi matin, après un rapide briefing, c'est une rame d'une cinquantaine de véhicules qui se forme à la sortie du Camping pour un périple dans la région particulièrement riche au niveau historique. Une Kübelwagen et une Jeep du club ouvrent la route suivie par quelques « lourds», donc deux half-tracks et un GMC DUKW. En queue de convoi, un Diamond Wrecker et GMC Lot 7 ferment la marche, prêt à intervenir si besoin. La colonne après avoir longé la Meuse où subsistent de nombreux blockhaus, pique plein-sud vers le village de Bulso. Sur place, un passionné d'histoire locale contera l'épisode tragique des combats de mai 1940 connu sous le nom de, Panique de Bulson. Le convoi repart en longeant le canal des Ardennes et pénètre dans le domaine du château de la Cassine où leur est servi un repas chaud. Pendant que les convives se restaurent, les mécaniques refroidissent à l'ombre des hauts murs du couvent des Cordeliers. On peut découvrir des alignements de Jeeps, dont deux Ford GPA amphibies, quatre Kübelwagen et une Schwimmwagen, des Dodge de tous types, deux petits Citroën U23, mais aussi, plus imposants des GMC et Diamond. Une sieste à l'ombre des tilleuls centenaires serait la bienvenue, mais il faut reprendre la route en direction du village de Sy qui en mai 40, abritait les artilleurs chargés de la défense du massif de Montdieu. En témoignage des combats, un canon de 75 y veille toujours à l'ombre de l'église. Puis empruntant un chemin de crête, le convoi débouche au pied de la butte de Stonne. Les véhicules prennent possession du village martyr qui fut tant de fois perdu et repris au cours de la bataille. C'est devant l'imposant char B1bis que la bataille de Stonne est relatée aux participants. Les dernières explications données, la colonne se reforme en direction de Douzy pour un repos bien mérité avant la soirée.

Ci-dessus.
Un bel alignement des Kübelwagen et Schwimmwagen présentes tout au long du week-end.

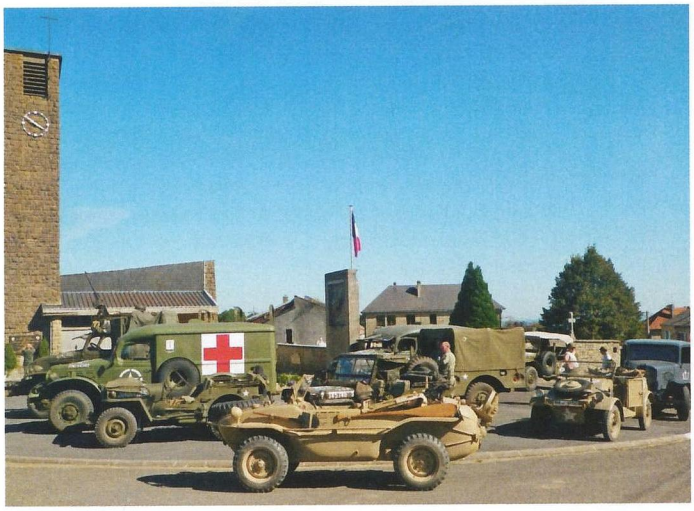
Le dimanche matin, après une nuit très courte, le camp tarde à se réveiller pour le briefing. Le programme de cette matinée qui s'annonce ensoleillée est la visite à quelques kilomètres, du Musée de la Dernière Cartouche à Bazeilles. Constitué d'une petite maison qui ne contient que quatre pièces qui sont restées telles quelles depuis ce jour de septembre 1870 où les marsouins de Napoléon III résistèrent jusqu'à la dernière cartouche aux hordes bavaroises. Les murs, plafonds et meubles témoignent de la violence des combats...et même les collectionneurs les plus blasés en furent impressionnés. Après la visite, le convoi se reforme pour gagner l'ancien terrain militaire de Daigny à 4 kilomètres de là. Sur place, les collectionneurs les plus téméraires ont pu se lancer sur les pistes à char, en escaladent les buttes de terres ocre, plongeant dans les fossés et ressortir couverts de boue. Passé ce moment récréatif, le convoi reprend la route pour regagner Douzy où, après un moment de recueillement au monument aux morts, les participants ont été conviés par le député maire, Mr Warsmann au traditionnel vin d'honneur. Cette réception marquera la fin de cette manifestation donc les participants repartirons enchantés de ce week-end. ■

Par Patrick SARRAZIN

Ci-dessus.
Le DUKW de Gérémy arrivé de Belgique pendant la pause repas accompagné d'une Kübel et d'un command-car dans le parc du château de la Cassine.



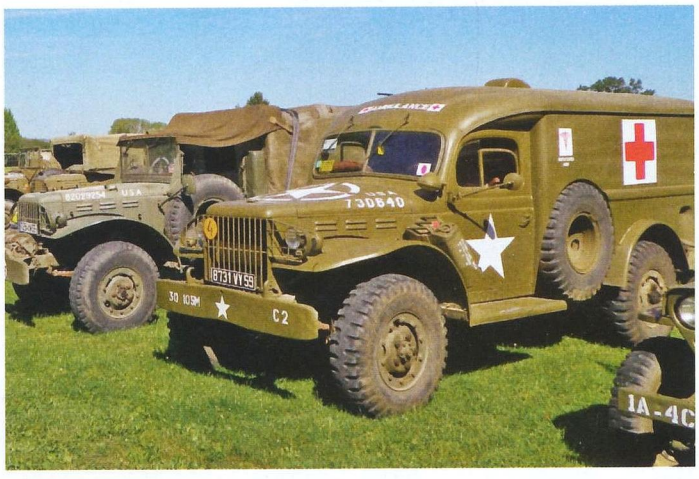
Ci-contre.
Le Ward LaFrance d'Alexis Guillaume était toujours prêt à intervenir en cas de panne tout le long du week-end.



Ci-dessus.
Petite pause sur la place du village martyr de Stonne pour les participants.

Ci-contre.
Le GMC de Philippe Jowik, président d'Ardennes 1944.

Ci-dessus.
Un Citroën U23 récupéré par des FFI avait fait le déplacement de Belgique.



Ci-dessus.
De nombreux Dodges étaient présents donc cette très belle ambulance.

Ci-dessous.
Cet half-track M3 superbement équipé était venu de Belgique.

Ci-dessous.
Cette Ford GPA appartient à Alexis Salomé.

La Jeep "Mighty Mite"

Peu connue du grand public, la Mighty Mite est l'un des nouveaux projets de jeep unique développé par l'armée américaine juste après guerre. Conçue par American Motors dans les années 1950 à 1960, elle est principalement destinée au corps des Marines américains sous la référence M422 A1.

Par Jérôme HADACEK

Cherchant toujours à concevoir de nouveaux véhicules légers transportables à la force humaine, le projet fut tout d'abord initié par Mid America Research Corporation au tout début de l'année 1953, avec un moteur Porsche à refroidissement par air. Entrant encore dans la gamme des « Low Silhouette », son pare-brise était rabattable et aucun capotage n'était prévu. Le prototype avait les quatre roues motrices permanentes.

Composée majoritairement d'aluminium dans son châssis et sa carrosserie jusqu'au bloc moteur et autres éléments mécaniques, sa suspension était activée par quatre bras indépendants à ressorts elliptiques, avec des tambours de freins recentrés à la sortie des ponts moteurs et non à l'intérieur des roues.

La version M422A1 de production d'American Motors, diffère des projets, par un châssis légèrement plus long et un capot plus cubique moins proéminent abritant un V4 à essence de 55 chevaux avec une boite à quatre vitesses et une boite transfert permettant de craboter la jeep en 4x4 ou 4x2. La caisse est dorénavant en aluminium soudé et riveté comportant des strapontins passagers sur le panneau arrière de la caisse et deux petites banquettes escamotables au-dessus du passage des ailes. Sur les modèles tardifs de 1960, un capotage sera disponible ainsi que plusieurs variantes de pare-brises toujours rabattables et d'un kit de passage en eau profonde (Fording Kit) à coupler tant sur la prise d'air latérale du filtre que sur la sortie d'échappement.

Un total de 3 922 véhicules sortit des chaines de fabrication avec 1 250 exemplaires pour l'USMC et 2 672 en version M422A1 dont certaines participeront au tout début du conflit vietnamien. ■

Ci-dessous.
Compacte et légère, la Mighty Mite fut conçue principalement pour les Marines qui avaient émis des demandes très particulières, adaptées à leurs missions et conditions de combat.

Grand spécialiste de jeep en région parisienne, c'est JEEP VILLAGE qui s'est chargé de la remise en état et de la restauration presque parfaite de cette M422A1 de dernière génération.

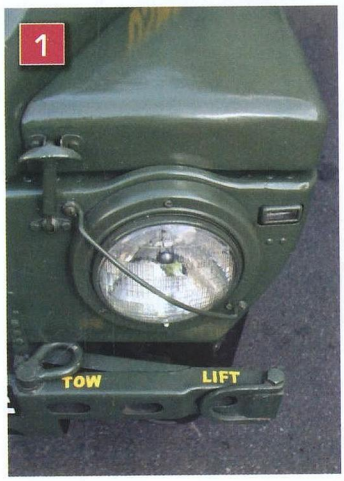
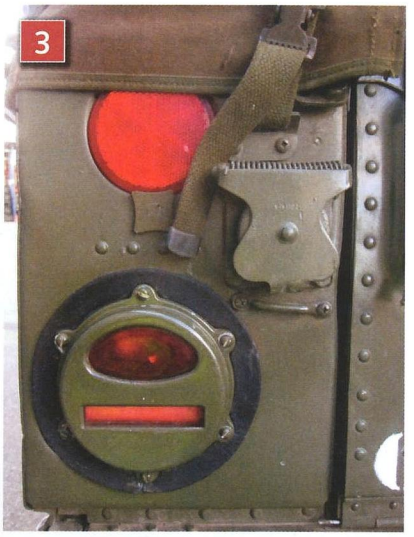


Photo 1.
Le phare est protégé d'une barre métallique et le feu de black out intégré à la carrosserie. On notera au passage les deux anneaux, l'un pour la traction, l'autre pour la manutention, l'héliportage ou l'arrimage.

Photo 2.
Roues avant braquées, on distingue parfaitement l'absence des tambours de frein. Ils sont repositionnés au centre du véhicule à la sortie des arbres de transmission.

Photo 3.
Le système des feux reprend un schéma classique de « jeep » avec une prise électrique et surtout un hayon arrière escamotable pour le chargement.

Photo 4.
Malgré son refroidissement par air, les ouvertures et prises d'air sont moins proéminentes que sur les modèles prototypes. Le capot correspond au modèle définitif de production de la M422A1.



L'ensemble de la carrosserie est très léger et le ressenti est d'autant plus fort au moment de soulever le capot et de découvrir le V4 à refroidissement par air. Petit progrès avec une tige de retenue, qui ne nécessite plus d'adosser l'élément au pare-brise.

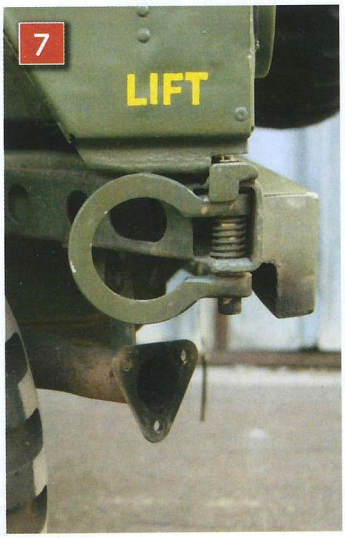
Photo 1.
Hormis la roue de secours, la Mighty Mite obéit à une symétrie presque parfaite pour conserver un équilibre. À vide ou avec une charge bien répartie, elle pouvait rouler sur trois roues !

Photo 2.
La roue de secours est retenue à la caisse par un seul et unique boulon et un disque cranté pour la maintenir fixe. Le souci de l'économie de poids et de simplification allait se loger jusque-là !

Photo 3.
L'ensemble de la signalétique lumineuse correspond aux nouveaux standards de l'armée américaine avec une alimentation électrique en 24 volts.

Photo 4.
Le capot ouvert découvre un moteur compact, épuré, rassemblé en un bloc d'aluminium central mettant encore plus en évidence l'absence du radiateur.

Photo 5.
Les banquettes pliantes sont ici en position relevées. Elles s'encastrent parfaitement dans la carrosserie pour libérer un espace cargo. Leur légèreté vous désarçonne quand on est habitué à la lourdeur de la banquette de la Willys.



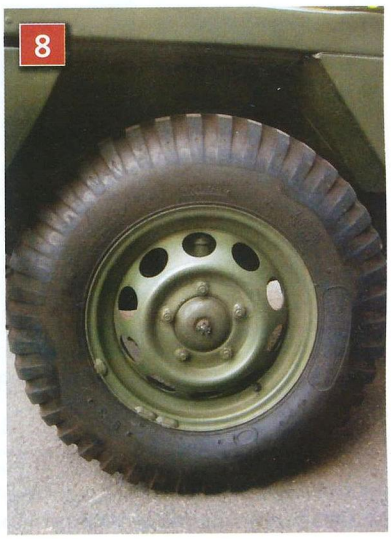


Photo 6.
Le tableau de bord est très épuré et n'affiche que les fonctions nécessaires. Le volant est de petit diamètre avec une prise en main plus épaisse. Notez à l'extrême droite, la conduite menant au filtre à air et pouvant être couplée à une extension tubulaire lors du passage en eaux profondes.

Photo 7.
Cette vue dévoile un des œillets d'arrimage et d'héliportage, mais surtout la sortie d'échappement singulière à trois points de vissage pour y fixer le Fording Kit de traversée en eaux profonde. Cette rallonge tubulaire vers le haut, empêche bien évidemment l'eau de pénétrer dans la ligne d'échappement.

Photo 8.
L'absence de tambour de frein dans les roues comme c'est souvent le cas, ajoute une légèreté à l'engin et un recentrage du poids sur le milieu du châssis.

Photo 9.
Un rétroviseur intérieur a fait son apparition, accolé aux essuies glace à dépression dont on aperçoit la manette de commande manuelle toujours utile en cas de panne. La petite sangle sert à maintenir le pare-brise rabattu sur le capot.

La Mighty Mite est une véritable rareté sur le sol français et ce modèle fut probablement importé des États-Unis où même dans sa patrie d'origine, elle est devenue un « must » pour les collectionneurs de jeep.

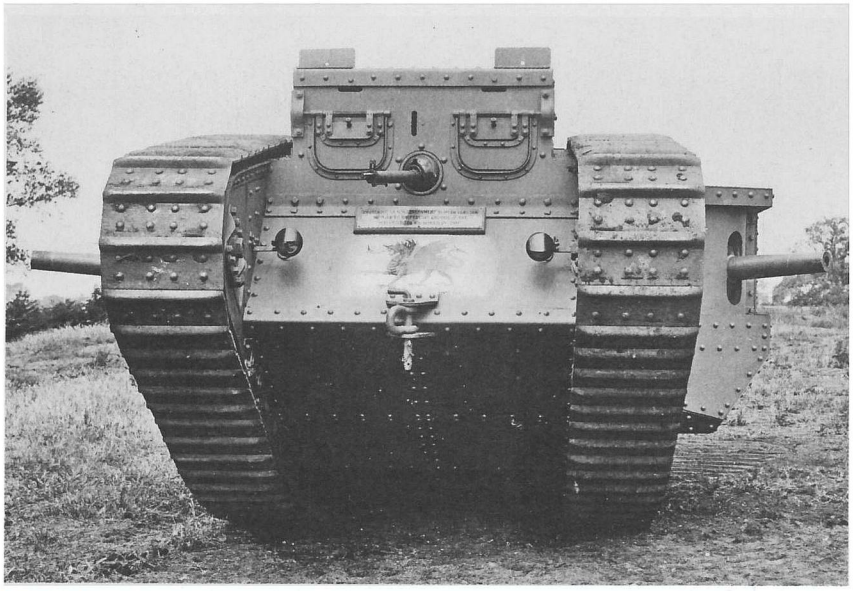
Le char Mark IV

Le cuirassier terrestre du Tank Corps

Richard Pullen décrit le tank Mk IV en usage dans l'armée britannique durant la Première Guerre mondiale.

Le 15 septembre 1916, une nouvelle forme de combat était révélée au monde – l'arme blindée. Jusqu'à ce moment, divers pays avaient expérimenté les véhicules blindés, les systèmes d'armes mobiles, les franchisseurs de tranchées et les véhicules chenillés, mais la Grande-Bretagne fut le premier pays à rassembler tous ces composants en un ensemble potentiellement viable sur le champ de bataille. Le premier tank de combat fut désigné en tant que « Mk I » (« Mark ») et tous ceux impliqués dans le projet nourrissaient de grands espoirs pour « la miraculeuse arme à gagner la guerre ». En réalité, le Mk I était à peine plus qu'un prototype, mis précipitamment en service avant d'être réellement opérationnel avec plusieurs défauts de conception graves qui eurent pour conséquence une prestation pour le moins imparfaite à la bataille de Flers en 1916.

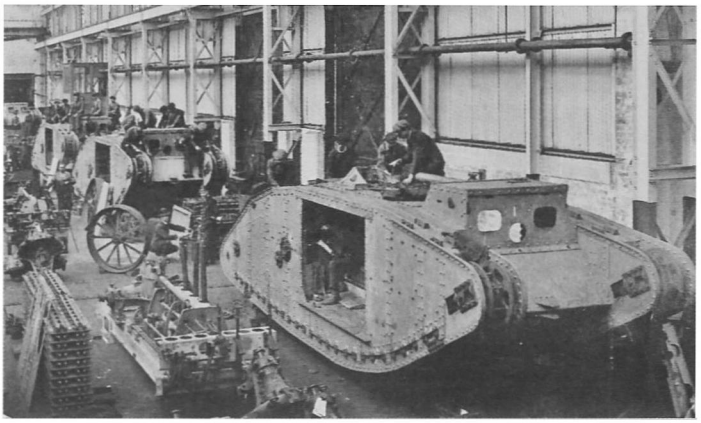
Par Richard PULLEN
pour *Military Machines International*
Traduction : Aurélien FROGER



Ci-dessus.
Un char « mâle » Mk IV flambant neuf payé par les États malais fédérés en 1917.

La nouvelle machine comportait plusieurs problèmes comme par exemple l'emplacement du réservoir de carburant, l'inclusion de la transmission à l'arrière du char, les longs canons de six livres, la forme des casemates, les trappes d'évacuation et les portes pour n'en nommer que quelques-uns. Une fois ces soucis, et de nombreux autres, résolus, les Alliés pourraient finalement avoir à leur disposition un gagneur de guerre. Les Mk II et III, souvent mal considérés, furent de précieux bancs de test pour l'ingénierie et le développement tactique des premiers chars, mais c'est le Mk IV qui mérite le titre de premier vrai char de combat. Les machines antérieures à celui-ci peuvent être vues comme à peine plus que des prototypes, de premières tentatives et des concepts appliqués. Le Mk IV était loin d'être parfait, mais il incluait tous

Ci-contre.
Un char « mâle » Mk IV et des fantassins canadiens posent pour une superbe et emblématique photographie de la Première guerre mondiale en France en 1917.



les perfectionnements créés en réponse aux déceptions et mauvaises utilisations des batailles de Flers, Thiepval, Bullecourt et Arras.

Production

Le Mk IV commença à sortir des lignes de production début 1917 et fut livré rapidement aux sections d'entraînement du Tank Corps de Bovington Camp dans le Dorset. Comme les Mk II et III avant lui, le Mk IV ne comportait pas de queue passe-tranchée. L'encombrant mécanisme de direction s'était révélé un handicap au combat sur les Mk I et il n'y aurait plus de retour en arrière. Les craintes initiales que l'utilisation d'une direction couplée à l'embrayage ne détruise la transmission s'étaient révélées sans fondement, aussi la version finale du Mk IV fut livrée sans boîte de direction.

L'un des principaux problèmes avec les premières machines était l'emplacement des réservoirs de carburant. Celui-ci était contenu dans de grands réservoirs à l'avant de chaque châssis de chenille et ensuite acheminé dans le carburateur par gravité. Le grand souci était que la partie avant haute du châssis de chenille se trouvait être la partie où les Allemands allaient naturellement pointer leurs armes et en 1917 ils savaient parfaitement ce qui se cachait derrière le blindage. Par chance, un autre des changements inclus dans le Mk IV était une pompe à carburant, aussi le réservoir fut déplacé dans un caisson blindé à l'arrière de la coque. La simple inclusion de cette pompe supprima instantanément l'une des plus dangereuses caractéristiques des chars Mk I. Malheureusement, les pompes paraissaient capricieuses et on trouve nombre d'histoires où elles cassent au milieu d'une bataille. Cela signifiait souvent pour l'équipage de pomper le fioul manuellement ou même d'alimenter le carburateur avec une vieille boîte de conserve, ce qui était malgré tout bien mieux que de porter le carburant en plein dans la ligne de tir de l'ennemi.

Malgré le déplacement du réservoir, si les choses tournaient mal, le Mk IV était toujours une bombe sur

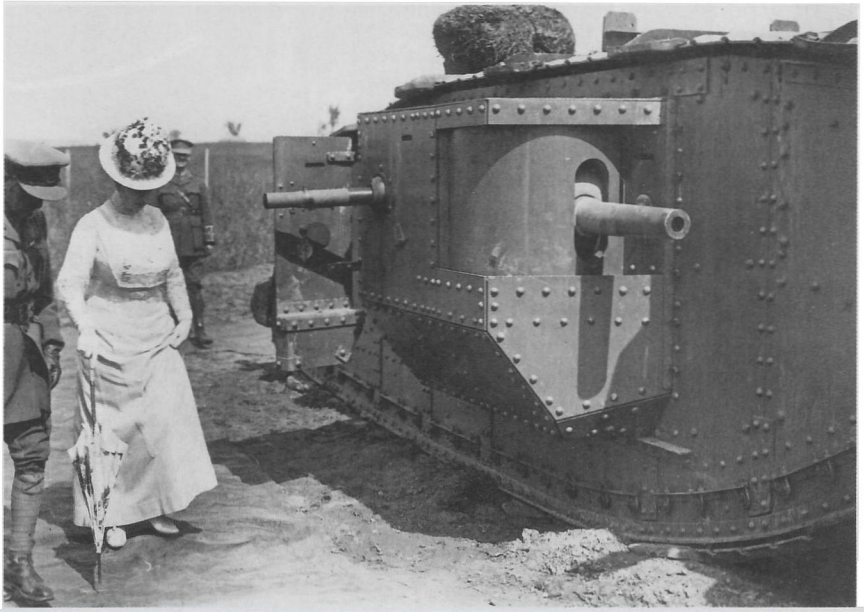
Ci-dessus à gauche.
Chars Mk IV prenant forme chez William Foster and Co. Ltd. à Lincoln, courant 1917.

Ci-dessus à droite.
Les tanks d'exhibition étaient une autre part étrange du travail des chars sur le front de l'intérieur.

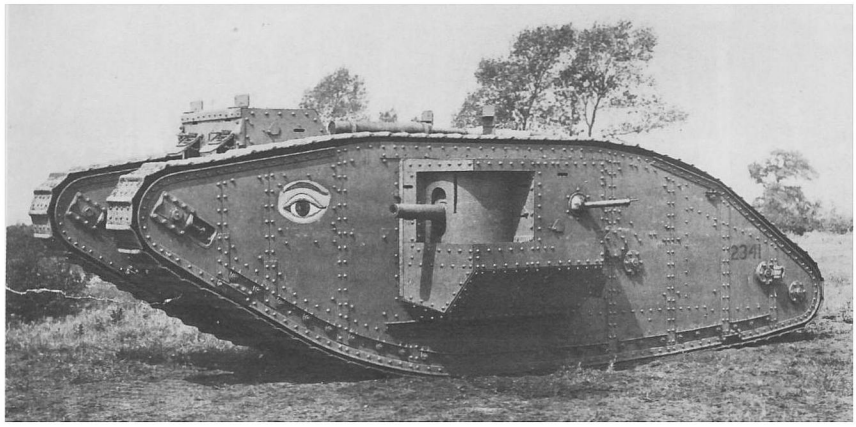
Ci-dessous.
La reine Marie, épouse du Roi Georges V, inspectant un Mk IV lorsqu'elle et le roi menèrent une inspection du Tank Corps.

chenilles, aussi les écoutilles et portes d'évacuation furent revues. Une meilleure ouverture sur le toit avait été expérimentée sur le Mk II et s'était avérée une telle amélioration qu'elle avait été retenue pour le nouveau Mk IV. Les portes à l'arrière des casemates des tanks « mâle » furent améliorées et remontées de telle façon qu'elles s'ouvrent vers l'extérieur plutôt que l'intérieur. Dans l'éventualité d'une évacuation précipitée, ce petit changement donnait à l'équipage une certaine protection alors qu'ils évaluaient la situation alentour et empêchait le tir ennemi d'atteindre directement l'intérieur du char quand la porte était ouverte.

Les chars « femelle » reçurent aussi un peu d'attention et leur casemate fut complètement redessinée, de façon à ce que la moitié inférieure entière devienne une grande et très utile trappe d'évacuation. Ces améliora-



Ci-dessous.
Vue de chars Mk IV alignés dans un tankodrome en France.



Ci-contre.
Vue par la gauche, à la sortie d'usine, du Mk IV des États malais. À noter les répliques de Lewis, les vraies armes n'étant pas stockées dans l'usine.

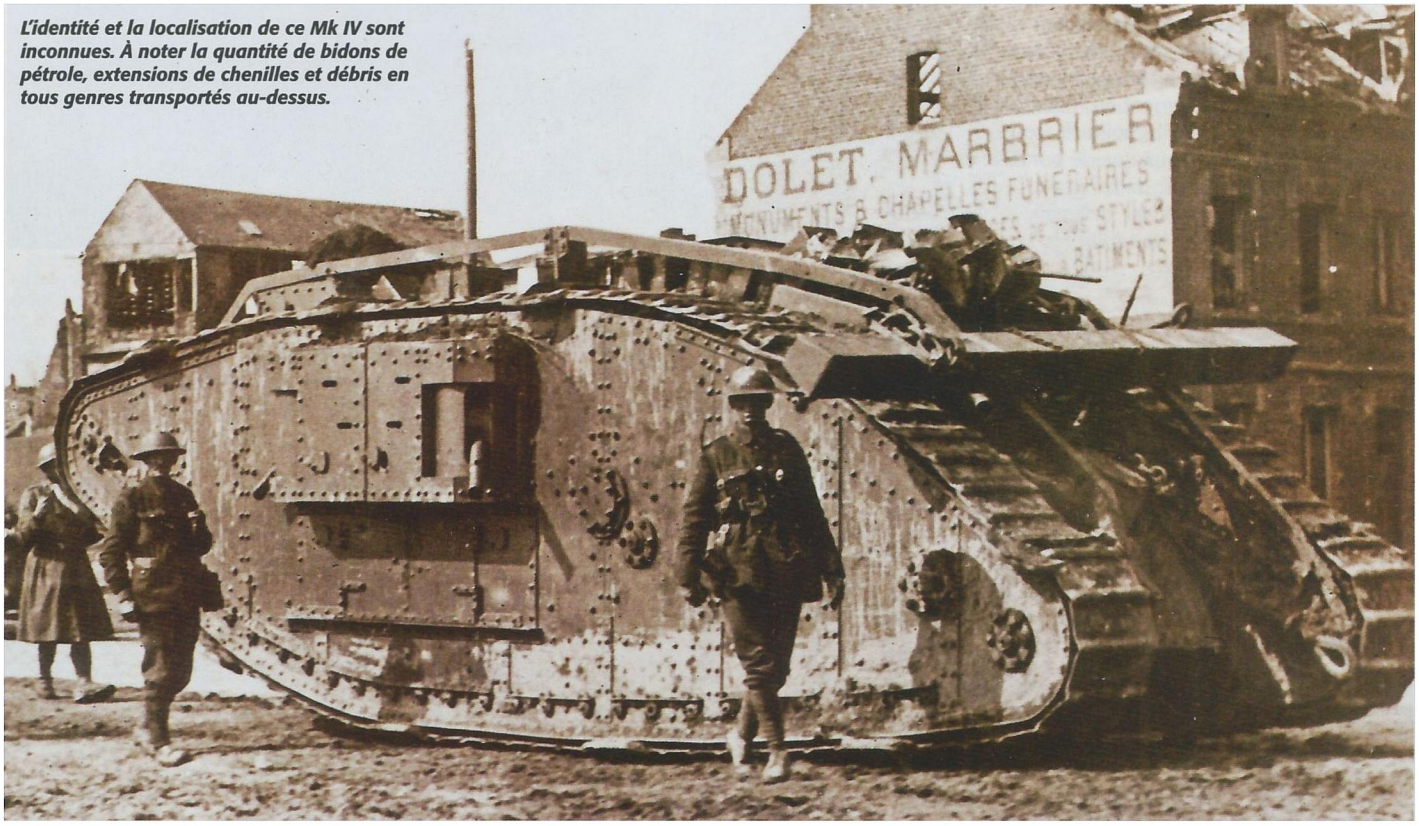
tions n'empêchèrent pas les équipages de mourir brûlés dans leurs chars mutilés, mais cela leur donnait au moins une chance de s'échapper. La nouvelle conception des casemates améliora aussi le mouvement des véhicules vers et sur le champ de bataille. Jusque-là, l'ensemble du tank était bien trop large pour voyager sur une voie de chemin de fer standard, et les casemates devaient donc être détachées et voyager séparément. C'était un travail difficile nécessitant du temps et de déplacer de lourdes charges et donc sur le Mk IV, les casemates furent montées sur charnières afin de pouvoir être rentrées dans le char au lieu d'être enlevées.

Puissance motrice

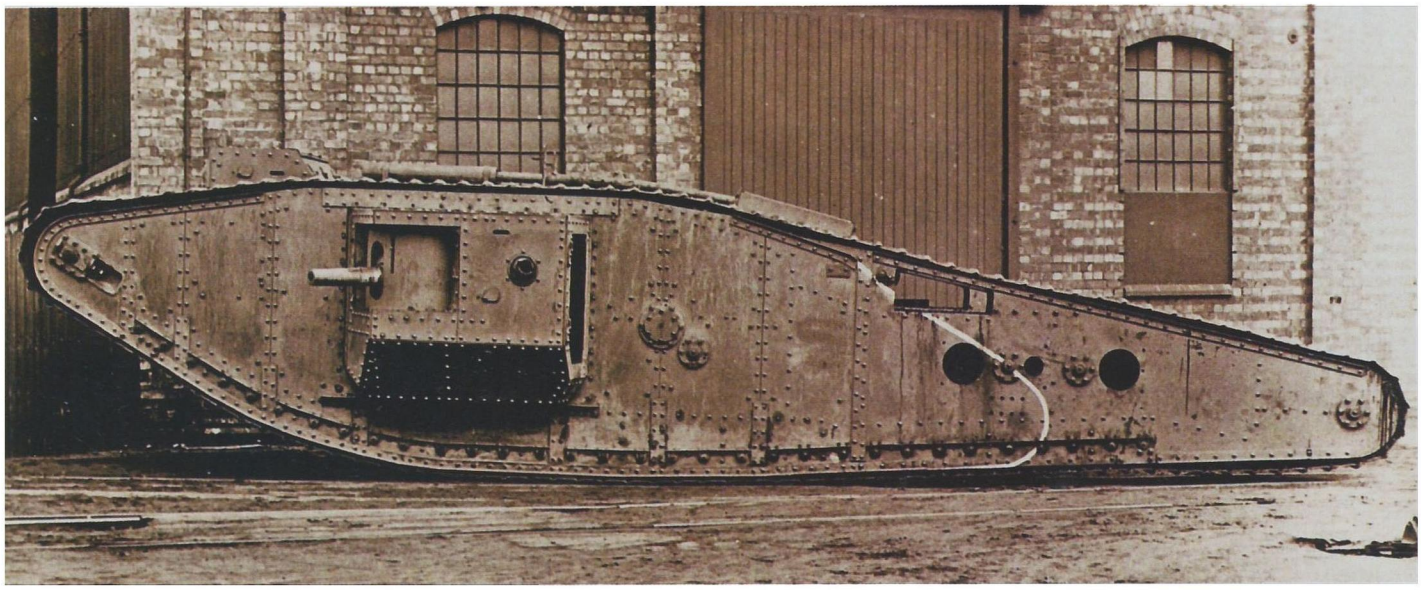
Une chose requérant une grande attention était le moteur à pétrole Daimler « Silent Knight » de cent-cinq chevaux doté d'une valve à manchon. C'était une unité motrice formidable pour ce à quoi on l'avait conçue, un travail lent et régulier sur sol stable, mais pas du tout pour le terrain inégal et labouré par les obus du front Ouest. Le système de lubrification sur le moteur Daimler était vieillot, du type à bain d'huile, où les grandes extrémités trempaient dans l'huile contenue dans le bac. Ce qui convient sur terrain plat, mais si le char prenait un angle de quarante-cinq degrés pour sortir d'un trou d'obus, l'huile se déporterait vers l'arrière, laissant l'avant du bac

Ci-dessus.
Le Premier ministre de Terre-Neuve inspecte les hommes du Tank Corps qui s'entraînent à démonter le canon de 6 livres raccourci en usage à partir ce jour-là.

Ci-contre.
La « machine merveilleuse » faisait toujours sensation où qu'elle aille, comme l'on peut le voir sur cette superbe image.



L'identité et la localisation de ce Mk IV sont inconnues. À noter la quantité de bidons de pétrole, extensions de chenilles et débris en tous genres transportés au-dessus.



Ci-dessus.
Le Mk IV expérimental vu ici était surnommé le « têtard » et avait été conçu pour passer les tranchées très larges, mais n'alla jamais au feu.

Ci-contre.
Le char « femelle » Brittania fut envoyé en Amérique pour inciter au soutien de la guerre.

Ci-dessous.
La route vers Poelkapelle était parsemée d'épaves de chars après les violents combats du milieu 1917.

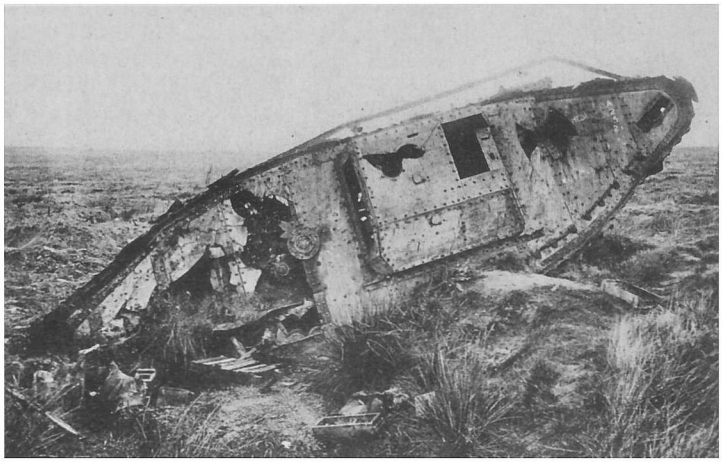
opérer à sec et s'échauffer encore et encore jusqu'à ce que l'inévitable se produise.

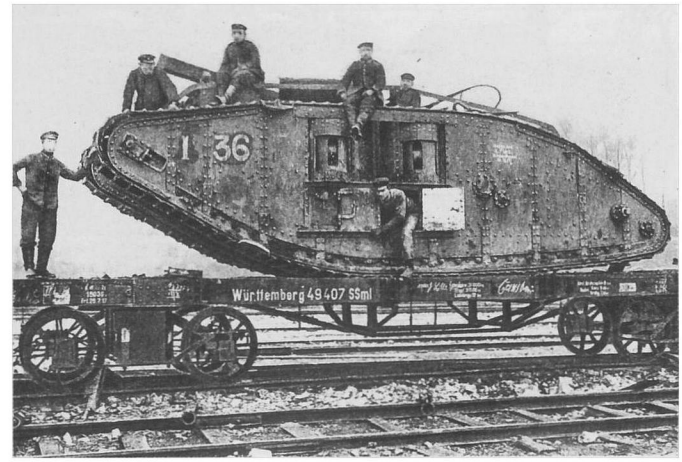
Malheureusement, le Silent Knight était le plus gros et le meilleur moteur refroidi à eau commercial disponible pour la production de chars et jusqu'à ce que Ricardo sorte son excellent moteur de cent-cinquante chevaux spécialement conçu à cet usage en 1918, on ne pouvait rien quant à cette unité Daimler mal adaptée. Si les concepteurs ne pouvaient rien pour le moteur, ils purent néanmoins se pencher sur le système d'échappement. Les premiers chars en comportaient un du type direct, qui vomissait des nuages de fumée dans les airs et aussi à l'intérieur du char. Les deux résultats principaux étaient que les Allemands pouvaient vous voir arriver depuis des kilomètres, mais que l'équipage ne pouvait par contre ni voir grand-chose, ni respirer. Un chiffre souvent cité, et parfois contesté, indique que les pertes du Tank Corps étaient de quarante pour cent et que plus d'hommes étaient tués par le monoxyde de carbone qui émanait des échappements de leurs chars que par le feu ennemi. Que ce soit vrai ou pas, le nouveau Mk IV fut doté d'un système d'échappement correct incluant un silencieux et d'une longue ligne rejetant les gaz et fumées hors du compartiment de l'équipage et de la vue de l'ennemi, à l'arrière du char.

Un autre souci noté avec les chars Mk I était que leurs mitrailleuses Vickers étaient déployées à travers de petits volets blindés dans la coque et les casemates. Ce système laissait de petits interstices autour des montures d'arme qui pouvaient être facilement pénétrés par un bon tireur d'élite ou un tir de mitrailleuse suffisamment bien ajusté et nourri. Le Mk IV fut amélioré avec l'ajout de supports à rotule, qui pivotaient pour fournir un incroyable arc de tir et réduisaient aussi les espaces où une balle perdue aurait pu se glisser. Le seul inconvénient était que si les

Ci-dessous.
L'un des nombreux chars du bataillon A fixés puis détruits au Saillant d'Ypres.

Ci-dessous à droite.
L'un des nombreux chars capturés par les Allemands après leur contre-attaque à Cambrai.





Ci-dessus.
Ces chars constituent la force hétéroclite commandée par le major Nut durant la troisième bataille de Gaza, avec au premier plan le char « femelle » Lady Wingate.

Ci-contre.
Deux des malheureuses machines blessées à mort et abandonnées dans le cimetière des tanks après les combats autour d'Ypres.

anciennes montures accueillaient les mitrailleuses Vickers ou Hotchkiss, les nouvelles étaient faites pour la Lewis Gun de conception américaine (bien que Isaac Newton Lewis s'installa en Belgique en 1913 après s'être vu refusé son arme par l'US Army). Cette arme refroidie à l'air, bien conçue et légère était excellente quand utilisée sur un avion ou à longue distance par un peloton de mitrailleurs, mais dans un char, les choses étaient un peu différentes. Les armes chauffaient énormément et rapidement, s'enrayant par conséquent, le canon ainsi que les délicats tubes et ailettes de refroidissement étaient facilement détruits par le feu ennemi à courte portée. Le Tank Corps souhaitait évidemment le retour de leurs vieilles Vickers refroidies à eau, mais les Lewis étaient là pour longtemps et ils durent faire au mieux avec ce qu'ils avaient.

Finalement, le Tank Corps disposait des bases d'un bon char et tout ce dont ils avaient besoin dès lors était du terrain ferme et plat pour prouver sa valeur, mais cela n'arriva pas puisque leur premier engagement avec le nouveau char se fit dans l'enfer de la terre torturée du Saillant d'Ypres. Autour d'Ypres, le sol n'aurait à certains endroits pas supporté le poids d'un homme, sans parler d'un char de vingt-huit tonnes et à la fin de la bataille on trouvait sur les cartes un nouveau repère dans la zone près d'Hooge, le cimetière des tanks.

Un char lourd de la Grande Guerre avait une vitesse hors route réaliste d'à peine deux ou trois kilomètres par heure, les artilleurs allemands étaient donc comme à l'entraînement. Les chars coincés dans la boue étaient des cibles encore plus faciles et Ypres fut un autre cadeau pour ceux à Whitehall [1] qui ne voyaient dans les chars guère plus qu'une folie ruineuse et frivole. Les hommes du Tank Corps croyaient toujours à leurs machines et finalement le Mk IV eut sa chance à Cambrai en novembre 1917. Le sol intact, plat et régulier était exactement ce dont ils avaient besoin et pour la première fois, l'armée britannique mesura ses progrès en kilomètres plutôt qu'en mètres.

Malgré cette avance à Cambrai, l'infanterie et la cavalerie n'exploitèrent pas la situation et les chars furent forcés de se replier, donnant aux Allemands une occasion de contre-attaquer et faisant de la bataille un « nul » virtuel. Au-delà des résultats de l'engagement ou de la politique ayant mené aux décisions tactiques, pour la première fois, les chars avaient montré ce qu'ils pouvaient faire et allaient s'inscrire dans le paysage. Les cloches des églises sonnèrent en Angleterre pour marquer le « Triomphe des Tanks » et jusqu'à aujourd'hui, où qu'ils soient déployés, les hommes du Royal Tank Regiment portent toujours un « toast » à leurs courageux et novateurs frères d'il y a presque cent ans. ■

Ci-dessus.
Dans le centre de Cambrai, ce Mk IV malchanceux a été capturé intact par les Allemands qui l'exposent devant la foule.

Ci-contre.
Plus de 80 chars furent capturés par les Allemands après Cambrai et envoyés dans leurs ateliers en Belgique pour réparation.

1. Whitehall est la route de Londres où se situent nombre d'organes du gouvernement britannique, dont le Ministère de la Défense.

ABONNEZ-VOUS !

Formule 1 AN
6 numéros

35,20 € -15%

au lieu de ~~41,40 €~~

ECONOMISEZ 20%

GRÂCE AU JUMELAGE

TANK & MILITARY VEHICLES
HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION
+ de 250 petites annonces
LOCOMOTION 2012
Le Beltring à la française
SdKfz 2 Kettenkrad
Scout Car M3A1
Les chars Hotchkiss
Normandie 2012 • Restauration White 444-T • Musée d'Overloon

-20%

99,30 €

au lieu de ~~124,20 €~~ **

Jumelage

abonnement d'un an à Militaria, le magazine de la collection et de l'histoire vivante (12 numéros) **+ TANK & MILITARY VEHICLES**

+ le DVD Jeep OFFERT !

OFFRE SPÉCIALE

LE DVD JEEP 1940-1945

HISTOIRE & wTECHNIQUE

C'est en juin 1944, que les Français vont découvrir ce qui deviendra le symbole de la liberté retrouvée : la JEEP.
Au fil du film, vous découvrirez son histoire, ses caractéristiques techniques, son évolution au fil du temps ainsi que ses diverses utilisations dans les armées alliées.

9,90 € ~~14,90 €~~

DVD 5 - Format 16/9 - 54 mm environ- Couleurs - Français - Stéreo

* Offres valables jusqu'au 31 janvier 2013
** Différence entre tarif et prix kiosque France

JE M'ABONNE À

● **TMV- 1 AN (6 N°)** ❑ **35,20 €** (France) ❑ **42,20 €** (Dom & étranger)

OFFRES D'ABONNEMENTS JUMELÉS

● **Jumelage 1 : 1an à TMV (6 n°) + Militaria (12 n°) + DVD Jeep en Cadeau**
France ❑ **99,30 €** (au lieu de 124,20 €) Dom et étranger ❑ **119,20 €**

JE COMMANDE :

❑ **TANK ZONE** (cercler) 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17		**6,90 €**[1]
❑ **TANK & MILITARY VEHICLES N° 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8**		**6,90 €**[1]
❑ **MILITARIA N° 319**		**6,90 €**[1]
❑ **DVD DODGE WC** - *DVD001*		**14,90 €**[1]
❑ **DVD JEEP 1940-1945** - *DVD003* • **OFFRE SPÉCIALE**	~~14,90~~	**9,90 €**[1]
❑ **DVD CONVOIS 2012** - *DVD005* • **NOUVEAU**		**14,90 €**[1]
❑ **LES ALLIÉS SOUS L'UNIFORME ANGLAIS** - *HIS0428* • **DÉCEMBRE**	~~39,95~~	**37,95 €**[1]
❑ **LE SOLDAT DE L'US ARMY** - *HIS0464* • **NOUVEAU**	~~17,50~~	**16,63 €**[1]
❑ **LES FORCES AMÉRICAINES AU VIETNAM** - *HIS0479* • **NOUVEAU**	~~19,95~~	**18,95 €**[1]
❑ **LES CASQUES ALLEMANDS** - *HIS0422*	~~19,95~~	**18,95 €**[1]
❑ **LES COUTEAUX DE COMBAT ALLEMANDS** - *HIS0455*	~~19,95~~	**18,95 €**[1]
❑ **LES COIFFURES MILITAIRES FRANÇAISES** - *HIS0469*	~~19,95~~	**18,95 €**[1]

FRAIS DE PORT					
(1 - magazines)	France	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex. : 5 €.	6 à 12 ex. : 8 €	12 et +: GRATUIT
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex. : 12 €	6 à 12 ex. : 15 €	12 et +: 18 €
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex. : 15 €	6 à 12 ex. : 18 €	12 et +: nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex. : 18 €	5 ex. et + : nous consulter.	
	France	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et +: GRATUIT	
(2 - Livres)	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et +: nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

3. Port OFFERT - Promotion limitée à : France, DOM-TOM & CEE : Autres pays, ajouter les frais de port.

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à

HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
Service clients - Tél : +33 (0)1 47 00 51 11 • Fax : +33 (0)1 47 00 51 11.

TMV 009

Nom
Prénom
Adresse
Code postal ville
Pays
Tél.
E-mail*
@
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL ..... , €

Ci-joint mon règlement par ❑ **Chèque bancaire** ❑ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

❑ **CB n°**

expirant en mois année Clé (3 derniers chiffres au dos de votre CB)

Signature :

Cormeilles 2012 : Fête de la Liberté

Par Alain AUBRAT

Ci-dessus.
L'Autocar U 7144 T un des tracteurs standard de l'armée américaine. Il était à la base des unités de transport de logistique. Celui-ci présente un affut circulaire pour la défense antiaérienne, une mitrailleuse de 12,7 mm.

Les 15 et 16 septembre derniers, pour les journées du patrimoine, c'était la Fête de la Liberté à Cormeilles-en-Parisis. Invitées par les organisateurs, l'« Historic Motor Legend », diverses associations, dont le « Normandy highlands Pipe Band », les Spahis de la 2e DB et juin 40 avaient répondu favorablement.

Outre la reconstitution d'un campement militaire américain, le public pouvait apprécier la présentation de nombreux véhicules, des camions utilisés durant la guerre par les différentes armées, mais aussi quelques voitures des années trente. La majorité des véhicules défila à travers la ville pour une parade commémorative de la Libération. Les trois chars sont restés sur le terrain d'évolution, leurs chenilles les écartant d'un trajet urbain. Par ailleurs, une superbe exposition était visible dans la salle des fêtes, exposition présentant des objets de la vie quotidienne de la période, des mannequins en tenues avec des panneaux retraçant en particulier l'épopée du général Leclerc et de sa 2e DB. ■

Ci-dessus.
Ce Chevrolet C 30 est particulier, il transporte à l'origine un canon de 2 livres dans la caisse cargo, canon tirant vers l'avant. Sa dénomination est « portee ».

Ci-dessus.
Autre représentant de la production canadienne, ce Ford F 60 L est un camion de 3 tonnes environ de charge utile.

Ci-dessus.
L'armée d'occupation était représentée par ce Citroën U 23.

Ci-contre.
Le char M3 Lee a été le premier char réellement produit en masse pour les armées. L'armée américaine les délaissera rapidement au profit du Sherman.

Ci-dessus.
Le « pot au feu » est un GMC CCKW 353 équipé d'une caisse atelier, mais utilisé pour la guerre psychologique. En effet, sur nombre de véhicules furent montés des haut-parleurs, afin de proposer la reddition aux soldats ennemis.

Ci-dessus à droite.
Dans la salle d'exposition, deux motos Harley-Davidson étaient présentées. Celle-ci est une WLC, légèrement différente de la WLA et produite aux USA spécialement pour l'armée canadienne.

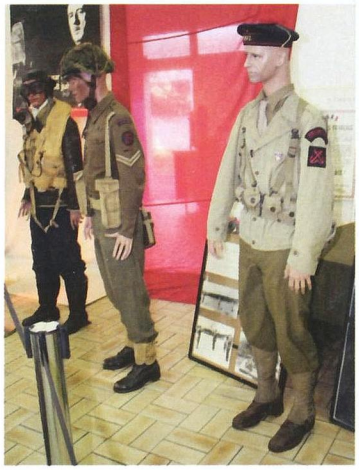
Ci-dessous.
Surpris dans la négociation d'un virage, le Sherman dozer a gratifié les nombreux spectateurs de manœuvres lame levée ou baissée, nivelant le sol par trop labouré par les trois blindés à chenilles.

Ci-dessus.
Les chars ont fait l'objet d'une présentation dynamique, voici les Sherman Dozer suivis du Lee.

Ci-dessous.
Le Sherman M4A1 est un char à caisse moulée et canon de 75 mm.

Ci-dessus et ci-contre.
Cette magnifique voiture est une Talbot K 78 de 1930. Carrossée d'usine en cabriolet, il n'en subsisterait aujourd'hui que deux. Remarquez l'écusson en haut de la calandre et le thermomètre dans le bouchon de radiateur, l'intérieur luxueux avec bois et cuirs.

Ci-dessous.
Les VBG (véhicule blindé de la Gendarmerie) sont à présent réformés. Ils étaient équipés d'une tourelle armée d'un canon de 90 mm.



A gauche.
Parmi les uniformes présentés, un fusilier marin des forces navales de la France Libre, un commando de l'armée britannique et un pilote de la Royal Air Force.

Ci-contre.
Quelques mannequins habillés d'uniformes des soldats de Leclerc au début de la Campagne d'Afrique.

Ci-dessous à gauche.
Voiture populaire s'il en est, la Simca Cinq est la déclinaison française de la Fiat Topolino italienne.

Ci-dessous.
Les Studebaker Weasel M29 sont des matériels adoptés pour le transport sur des terrains non stabilisés, tels la neige ou le sable.

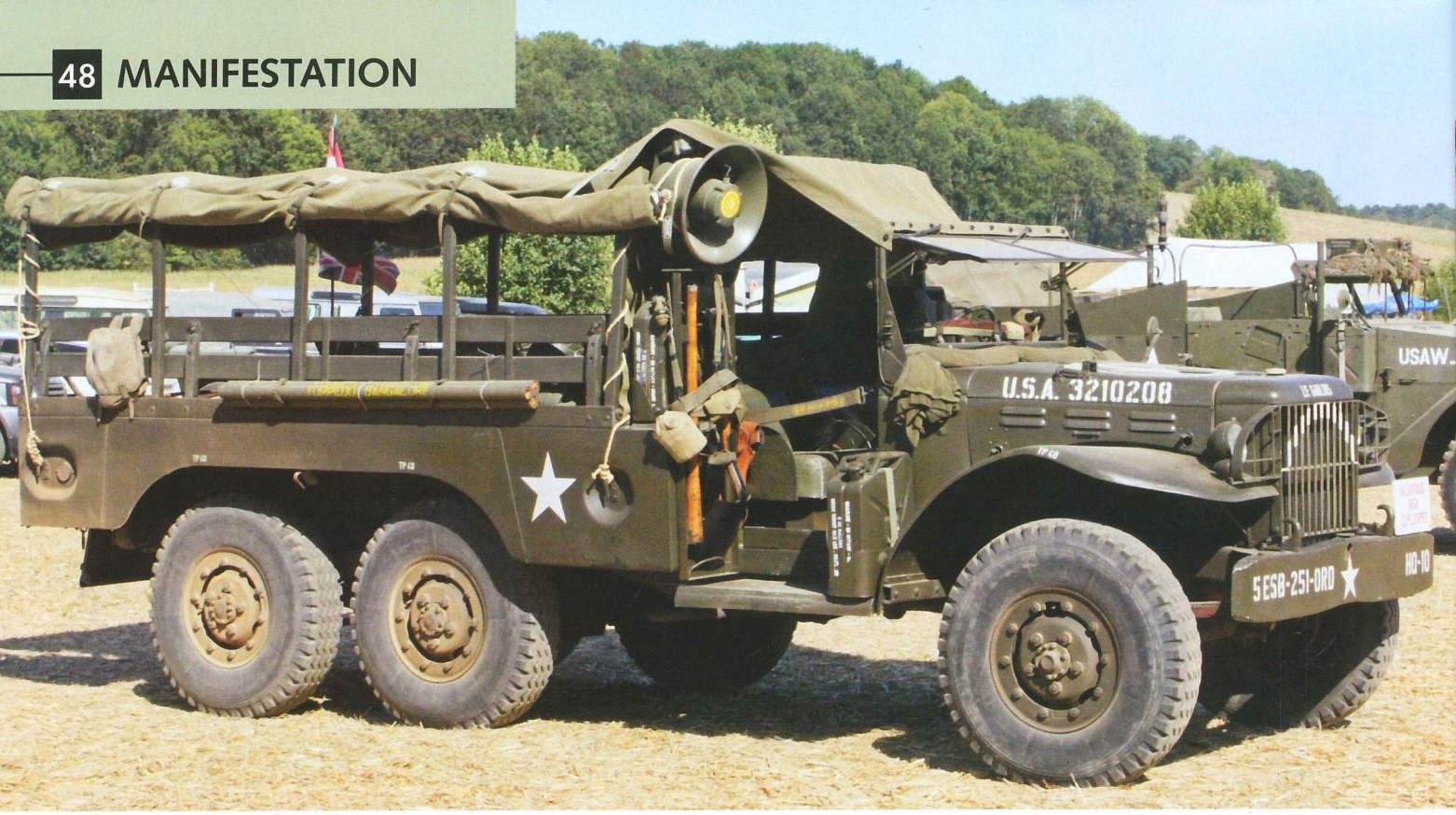
L' « intrépide » est un half-track sorti des usines International, du type M5. Ce véhicule appartenait à la 1re compagnie de combat (1re section) du 13e Régiment du Génie de la 2e DB.

Boury-en-Vexin 2012

A l'occasion de la « Campagne en fête » les 8 et 9 septembre derniers, un plateau militaire avait été organisé. Les associations « Défense du Souvenir Français » et « 79th Memory group » présentaient quelques-uns de leurs matériels. Le soleil étant de la partie, la plupart de ceux-ci ont effectué une petite virée dans la campagne du Vexin jusqu'à Gisors. Quelques animations étaient proposées aux visiteurs...

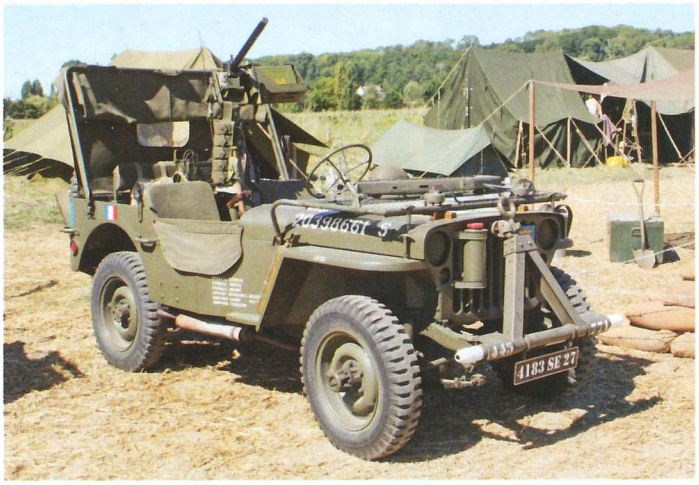
Par Alain AUBRAT

Ci-desssus et ci-dessous.
BMW a fabriqué plus de 16 500 unités de sa R75. Elle est l'une des motos allemandes les plus recherchées. C'est une 750 cm³, le moteur bicylindre développant 26 ch. Les deux roues arrière, moto et side, sont motrices, et le différentiel peut être bloqué manuellement. Celle-ci est un modèle du deuxième type, reconnaissable à ses soufflets sur la fourche avant.



Ci-dessus.

Le Dodge 6 x 6 WC 62 est un véhicule étudié pour le transport de dix soldats. Celui-ci est équipé d'un haut-parleur, utilisé pour inciter les soldats ennemis à abandonner le combat et se rendre.



Ci-contre.

Née Hotchkiss M 201, cette jeep est en cours de transformation, le propriétaire souhaitant la restaurer aux couleurs de celles ayant combattu dans le désert. Ainsi tout sera remis au standard, les pièces remplacées soigneusement conservées.

Ci-contre.

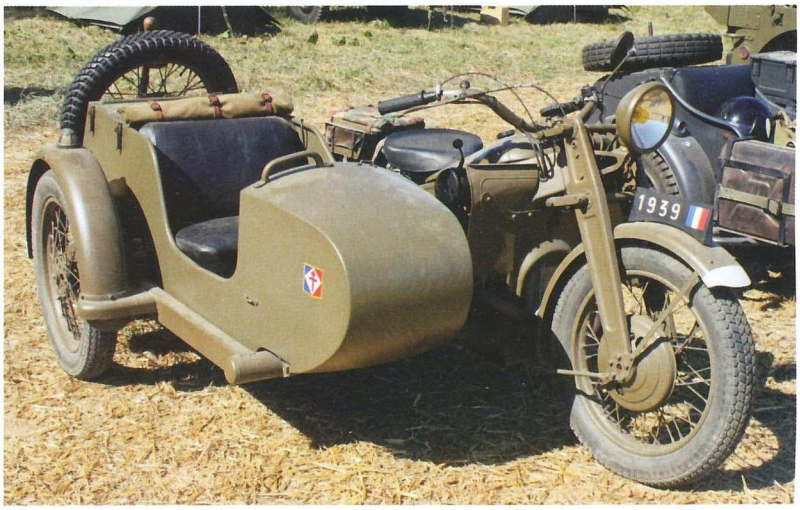
Cette jeep est particulièrement bien équipée, vase d'expansion à l'extérieur de la calandre, tow-bar, radio et mitrailleuse de défense. Notez également les nombreux marquages.

Le « Nieuport » est un Scout Car White M3A1. Il est en dotation au Régiment blindé de fusiliers marins de la 2e DB.

Ci-dessous.
Petite moto de liaison d'une cylindrée de 90 cm³, cette Dürkopp est sortie d'usine en 1939. Elle n'a pas l'aura des 750 cm³, et rares sont les collectionneurs à s'y attacher.

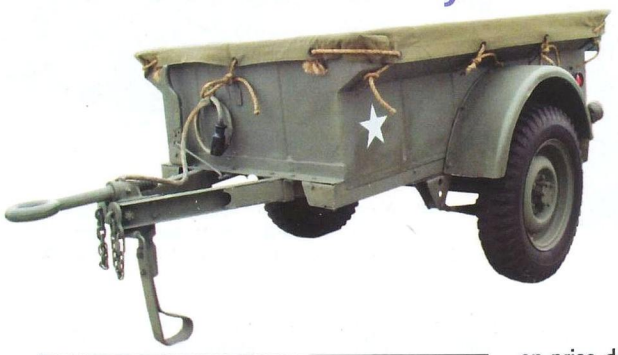
Les armées ont besoin de logistique, et la cuisine roulante est un des incontournables. Celle-ci a fait les beaux jours d'une unité française avant de rejoindre un collectionneur.

Les 2 clichés ci-dessous.
Parmi les motos françaises, la Gnome & Rhône AX-2 RM est l'une des plus célèbres. Celle-ci est attelée à un side-car du type estafette. Tout comme la R 75, les deux roues arrière sont motrices, celle du side pouvant être crabotée à volonté. Le moteur est un bicylindre de 800 cm³ développant environ 18 ch.



Bien choisir sa remorque

ou comment identifier une remorque Seconde Guerre d'une après-guerre (réf. G-529), période de 1942 à ce jour.



Nous poursuivons notre étude sur les véhicules militaires en nous intéressant tout particulièrement à la remorque ¼ de tonne. Souvent associée à la jeep comme un simple accessoire sans beaucoup d'histoire, c'est pourtant un véhicule aux caractéristiques bien spécifiques, aux nombreux modèles et aux multiples fabricants.

Par Hubert FAYE
Photos de l'auteur
et de S. NICOT

Construites depuis 1942 jusqu'à aujourd'hui, avec plus d'une vingtaine de constructeurs dénombrés, des plus illustres Bantam, Willys et en passant par Gemco, Luther et Jordan , et tant d'autres Springfield Auto Work ,Fruehauf, Cazenave. Ce sont aussi des modèles T3 (Bantam), MBT (Willys) T6 (Gemco) et d'autres variantes qui se succèderont dans le temps. Copiées, réparées, reconstruites… la vie des remorques à l'instar de celle des jeeps semble éternelle, mais pas sans heurts.

Produite à plus de 200 000 unités (tous fabricants confondus), la remorque ¼ de tonne est donc passée d'armée en armée, de prêt bail en prise de guerre (l'armée Française continue d'ailleurs d'utiliser ce modèle).

Par la multitude des versions, il est bien difficile pour le collectionneur de discerner la ¼ de tonne construite durant le second conflit mondial, de celle construite post seconde guerre mondiale.

Les sources d'achat pour le collectionneur étant diverses ; les ventes aux enchères des domaines, ; achats entre particuliers ; professionnels, autant de sources, d'intermédiaires qui peuvent avoir transformé ou changé une bonne vieille ¼ de tonne… conscients ou inconscients de l'état de la remorque, les vendeurs revendiqueront systématiquement une version originelle US…

Toujours est-il qu'il n'est pas aisé pour l'acheteur de démêler le vrai du faux… Nous allons tenter de proposer des clefs, des pistes pour identifier ces deux grandes catégories de remorques US ou non US, modèle construit durant le second conflit ou postérieur.

Il est important de conserver à l'esprit qu'il n'y a pas un élément unique qui déterminera l'origine de la remorque, mais la combinaison de plusieurs facteurs qui permettront d'authentifier celle-ci.

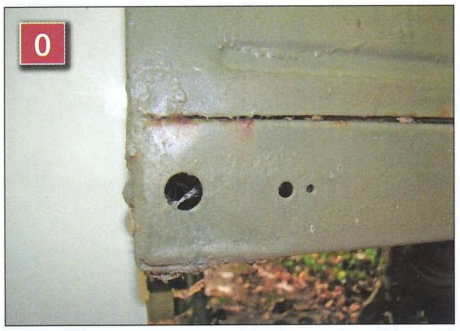
Avertissement aux lecteurs :

Cet article n'est pas un comparatif des caractéristiques des modèles construits par les Fabricants types Bantam, Willys, Gemco et autres. Ces différences entre modèles ayant été traitées largement dans de nombreux ouvrages. Pour autant nous laissons ce chapitre ouvert (peut-être l'occasion d'un prochain article).

Les à minimas !!!

a) Chassis

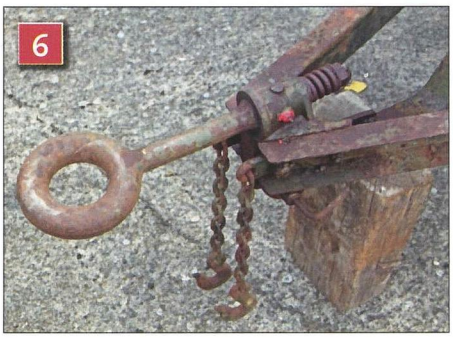
● La traverse arrière. La traverse arrière du châssis en face extérieur comporte deux trous

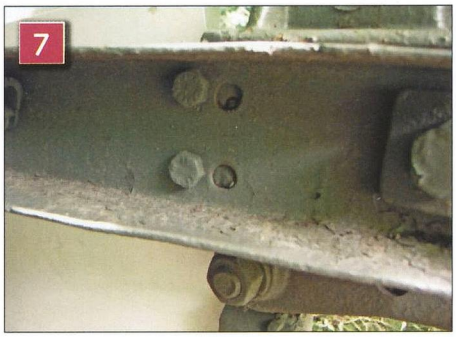


3

4

5


6


7

8

asymétriques dans les angles opposés. Curiosité, l'un des trous est en positon haute (D) l'autre est en position basse (G), ces deux Trous sont associés de tout petit trou (référence pièce WOA3980) **(photos 0 et 1)**

● Support de jumelle. Les supports de jumelle avant et arrière ont systématiquement deux trous larges verticaux (référence pièce WOA6455 WOA6449) **(photo 18)**

● Longeron. Les renforts des longerons du timon sont systématiquement en V sur le modèle d'origine US. **(photo 19)**

b) Caisse

● Faces latérales droite et gauche. Cinq emboutis se trouvent tout le long de la tôle de côté (référence pièce WOA1685) **(photo 2)**

● Face arrière. La face arrière comprend deux emboutis verticaux et un embouti horizontale sur le bas (référence pièce WOA3975) **(photo 3)**

● Face avant. La face avant comprend deux emboutis verticaux et un embouti horizontal sur le bas (référence pièce WOA3974) **(photo 4)**

● Plancher. Le plancher comporte 9 emboutis longitudinaux (référence pièce WOA3976). Une bonde de vidange est présente dans le coin arrière droit du plancher. **(photo 5)**

● La ¼ de ton a systématiquement les ailes/passage de roue de forme ronde (référence pièce WOA4179). **(photo 3)**

Les interchangeables

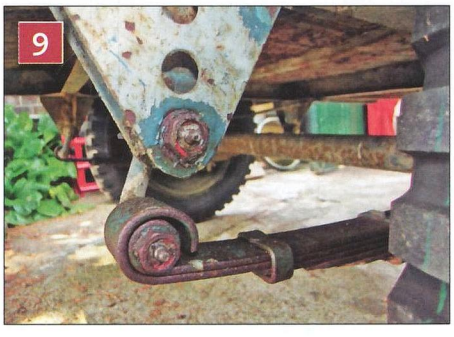
● Le timon. La version US est équipée d'un timon droit avec un système de ressort entre le support et l'écrou (référence pièce WOA6370) **(photo 6)**. Attention des équivalents droits sont aussi présents sur des remorques post-Seconde Guerre notamment sur des remorques belges et hollandaises.

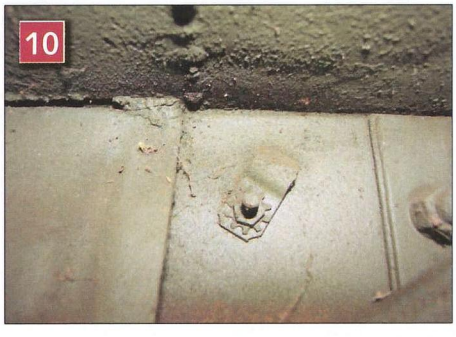
Si le timon est en forme « col de cygne » on est en présence d'une remorque utilisée par l'armée AF. Ce timon particulier est rotatif et permet de jouer sur la hauteur d'accroche avec le véhicule tracteur. Ce type de timon a été adopté dans les années 1970. De fait toutes les remorques US ou non détenues par l'AF ont été modifiées pour accepter ce nouveau modèle. Il est alors très important de se pencher sur la fourche du châssis et zoomer sur le point suivant : si la fourche du châssis avant comporte deux trous supplémentaires avec le bloc fonte (référence pièce WOA6466) **(photo 7)**, on en déduit que la remorque avait un bloc timon initialement différent du modèle AF. En effet le modèle US est plus court et ses points d'attache ne sont pas identiques au modèle AF. L'hypothèse d'une remorque US Seconde Guerre devient plus que probable.

● Les chaines/crochet. La forme du crochet d'origine US est plate. Type de timon et le couple chaine/crochet va souvent de pair (référence pièce WOA6392) **(photo 8)**. Attention, des modèles plats post-Seconde Guerre existent aussi.

Les Plus

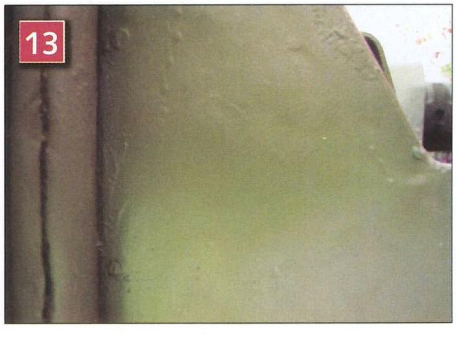
● Marquage. Les ¼ de tonne ont eu durant leur service de nombreux marquages. Entre numéro d'immatriculation, signe distinctif d'appartenance à une armée ou autre… il est très important de voir si certaines zones ne laissent pas apparaître des signes distincts ou des changements de couleur qui donneraient des indices.


9

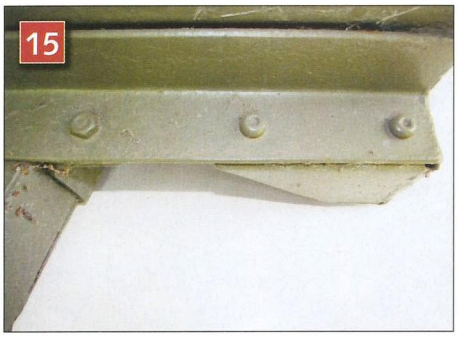

10

11

12


13

14


15

16

17

18

19

● Trace de peinture sur graisseur. Élément souvent négligé, le graisseur. Bien protégé par la graisse, souvent repeint à volonté… il peut être un élément à gratter pour en découvrir la couleur originale… Jaune source AF donc « Post-War »… si du rouge apparaît, bon signe, l'hypothèse d'une version US reste plausible (référence pièce WOA802062 ou WOA802063) **(photo 9)**… sachant que si la remorque a été entièrement reconditionnée, il est fort à parier que toute couleur ait disparu.

● Attache passe-fil. Les remorques ont systématiquement un câblage électrique allant de la prise remorque jeep vers les feux arrière. Au niveau de la traverse intérieure droite se trouve une attache passe-fil. Les modèles US présentent une pate vissée avec un frein étoilé. Souvent oublié cette pate et son frein sont un témoignage d'une version US. **(photo 10)**

Les extras

● La plaque de Nomenclature. Pour info la plaque se trouve toujours sur la face avant en haut à gauche dans l'angle. Aucun doute si la plaque de nomenclature est présente, tous les éléments pour l'identification sont présents. La seule question : Est-ce bien une vraie plaque ? correspond-elle à la remorque ? Ci-joint plusieurs exemples de plaques originales, Bantam **(photo 11)**, Gemco **(photo 12)**. Pour ne pas se tromper, zoomez aussi sur les rivets, l'ensemble des plaques d'origine a la tête de rivet à l'intérieur de la caisse. Si tel n'était pas le cas, un « reconstructeur » est passé par là et la plaque sans aucun doute a été remontée… Le doute alors subsiste sur la véracité de la plaque et l'association avec la remorque !!! voir le numéro de série frappé sur le chassis (cf. « Les incontestables »)

Il arrive souvent que les plaques ne soient plus présentes alors il faut chercher la trace des emplacements de rivets, il reste toujours un ou plusieurs anciens trous, voire des restes de rivets. **(photo 13)**

Les incontestables!!

● Rivets tête creuse. Localisé sur la traverse avant du châssis, un rivet à droite et deux rivets à gauche permettent l'assemblage du cadre et des renforts. Ces rivets frappés à chaud ont une forme bien spécifique à savoir un bombé comme un rivet standard, mais avec un creux en son sommet. **(photos 14 et 15)**

● Numéro de série. Il se trouve frappé à froid sur le longeron avant gauche près du support d'attache de la suspension avant gauche (il n'est pas toujours nécessaire de démonter la caisse pour voir apparaître le numéro). En frottant la peinture, le numéro apparaitra. Il donne une information importante. A notre connaissance aucune remorque post war n'a ce numéro frappé à cet endroit… Ce qui implique que toute découverte de ce numéro de série originel démontre que la remorque est de source US. **(photo 16)**

● Numéro ITM. Frappé sur le longeron extérieur droit sur l'avant. **(photo 17)** Ce numéro ITM pour Inspection Technique du Matériel est sous forme ITM000XXX ou ITMXXX, XXX étant le nouveau numéro de série attribué par l'armée française lors de sa nouvelle affectation ou lors de sa reconstruction. Ceci signifiant dans la plupart des cas que la remorque avec ce numéro est un modèle ayant déjà pas mal vécu et donc, cela laisse entrevoir une hypothèse forte d'un modèle de seconde guerre.

Nota bene : Le numéro ITM et le numéro de série frappé sur le gousset peuvent être présents sur une même remorque, l'origine seconde guerre ne fait plus aucun doute.

Les rédhibitoires

● Ailes de forme carrée

● Panneaux formés de plusieurs plaques (notamment visible sur modèle dit hollandais)

Nota bene :

Je renvoie le lecteur vers le site miljeep.com dans la rubrique «Serial Number» pour visiter la première base interactive consacrée aux remorques ¼ de ton (près de 5 000 remorques référencées et en cours de publication)

Si des informations n'étaient pas mentionnées et/ou omises, merci de continuer à enrichir le thème à travers le site miljeep.com pour une mise à jour ultérieure dans les tribunes de Tank and Military Vehicles. ■

Sources bibliographiques : ORD 9 SGNLG 529 US ARMY

Source web : forums remorques et article sur http://www.miljeep.com

Les heures historiques

SULLY

Des Gaulois aux années 60

MARCHÉ MÉDIEVAL • ANIMATIONS • CAMPEMENTS

2013

Inscriptions des groupes
contacter Éric Borny ericwfe@voila.fr

Les 11 et 12 Mai

Parc du château de Sully-sur-Loire (45)

Découverte gastronomique • Plus de 600 reconstitueurs

Comité des Fêtes Sully sur Loire

Une organisation du comité des fêtes de Sully-Sur-Loire
Contact : 06 76 30 21 89

Conseil Général le Loiret

en partenariat avec

France bleu orléans · Histoire & Collections · Militaria · Tank & Military Vehicles · GBM · Batailles · Raids

Pajot Camp 2012

A Galmaarden

Ce sont les 14, 15 et 16 septembre que le club de « The White Star Division » a organisé Pajotcamp, son 4e rassemblement de véhicules militaires 2e Guerre mondiale et camp de reconstitution à Galmaarden en Belgique.

Le premier camp réalisé en 2008 qui fut couronné de succès et qui est maintenant reconduit tous les deux ans commence à rentrer dans les sorties incontournables. En effet, après l'annulation de Tank in Town cette année, Galmaarden est devenue la seule sortie où les engins blindés peuvent largement évolués sur les routes. Le camp qui est établi au sommet du Bosberg au-dessus du village de Galmaarden dans la région de Geraardsbergen-Enghien présente une vue magnifique du Pajottenland qui s'étale vers les Ardennes flamandes.

Cette édition fut une nouvelle fois un véritable succès d'organisation menée par Jean-Jacques Vandenneucker. En effet, ce sont quelques 120 véhicules dont 6 chars, qui étaient présents. Le plateau de chars comportait un Stuart M3, deux Sherman, deux Chaffee et un M7B2 Priest, et on trouvait aussi un tracteur Allis Chalmers M4, un tracteur Cletrack et de nombreux half-tracks, scout-car, M8 et M20. Les « lourds » n'étaient pas en reste puisque Diamond, Brockway et Ward étaient aussi de la partie.

Ci-dessus.
Le M7B2 Priest du MRA de Bruxelles.

Par Patrick SARRAZIN

Le programme du week-end était chargé. Le vendredi soir, un barbecue était offert à tous les participants, suivi d'une soirée dansante. Dès 10 h le samedi matin, les véhicules non blindés partaient pour un circuit de 15 kilomètres autour de Galmaarden. Un circuit plus court pour les véhicules blindés permettait de retrouver le reste du convoi sur l'itinéraire avant de rejoindre la gare de Galmaarden pour reprendre la route ensemble. Le camp ouvert l'après-midi permit au public, venu très nombreux, de pouvoir admirer les engins. Le soir, après la remise des prix, les participants ont pu se retrouver au cours d'une soirée dans une ambiance chaleureuse.

Le dimanche, un convoi pour une randonnée historique à travers les Ardennes flamandes partait dès 9 h pour rejoindre Zottegem. À 10h ce fut au tour des blindés d'effectuer un circuit de 25 kilomètres avant de rejoindre le convoi pour déguster un lunch offert par l'administration communale. L'ensemble des véhicules prit ensuite la direction du centre ville où une cérémonie commémorative avait lieu. Dès 15 heures, l'impressionnant convoi, avec les chars en tête, repartait pour 30 km afin de rejoindre le centre de Galmaarden où un verre ainsi qu'un cadeau furent remis à chaque participant.

Le « The White Star Division » tient à remercier tous les clubs et participants présents lors de cette 4e édition et vous invite pour leur 5e édition qui aura lieu en septembre 2014 avec sûrement de nouvelles surprises, et sûrement de « poids ». ■

Ci-dessus.
Ce M24 Chaffee appartient à Charles Vanhoenacker.

Ci-dessous.
La M8 d'Harry van Ryckel.

Ci-dessus à droite.
Le Stuart M5A1 de Jef Keuppens sera piloté, il faut le souligné, tout au long du week-end par Marie, sa femme.

Ci-contre.
Le half-track M3A1 de Bob Keuppens des « Patton drivers ».

Ci-dessous à droite.
Un Dodge WC 53 carryal de Jap Rietveld.

Le scout-car du club « Collimateur » aux couleurs de la brigade belge Piron.

Ci-dessus à droite.
Jolie restauration pour ce GMC 352 appartenant à Nick Detremmerie du club « WW2 battle wheels ».

Ci-contre.
Un autre Dodge WC57, celui-ci appartient à Rudy Mahieu de la « Dodge company ».

Ci-dessous à droite.
Un autre véhicule rare, ce Dodge ambulance 64KD de M. Vanmechelen.

Ci-dessus.
L'AM8 de Luc Vandenabeele du club « the white start division".

Ci-dessous.
Dodge WC57 command-car appartenant à Joohn Braecke.

Une partie des blindés légers alignés sur le camp, au premier plan, le half-track M3 d'Helmut Provez

Ci-dessus.
Le Ward LaFrance de Luc Pauwels et de Luc Vastenavondt.

Ci-dessus à droite.
Une très belle Buick staff-car super eight d'André Derumes du RACM de Mons.

Ci-contre.
Dans les lourds, on trouvait ce très beau B666 Brocway appartenant à d'Eddy Viaene.

Ci-dessous.
Le Diamond M20 Eddy Viaene.

Ci-dessous à droite.
L'impressionnant tracteur de piste Cletrack de Jap Rietveld.

Le Sherman M4A1 76mmW de Jef Keuppens.

Ci-dessus à droite.
Une autre des cinq M8 présentes et qui appartient à Vivian Ghobert du « Collimateur ».

Ci-contre.
Le half-track M16 de Freddy Delonoit fait aussi partie du club le « Colimateur ».

Ci-dessus.
Une partie des véhicules du RMAC de Mons.

Ci-dessous.
Le GMC 353 atelier d'Helmut Provez.

Ci-contre.
Une partie de la colonne de blindés dans Zottengem.

Ci-dessous.
Les blindés alignés sur la bordure du camp.

Ci-dessus.
Le Chevrolet cargo de Gregory de Cock de la 101e AIRB « Belgian friendly ».

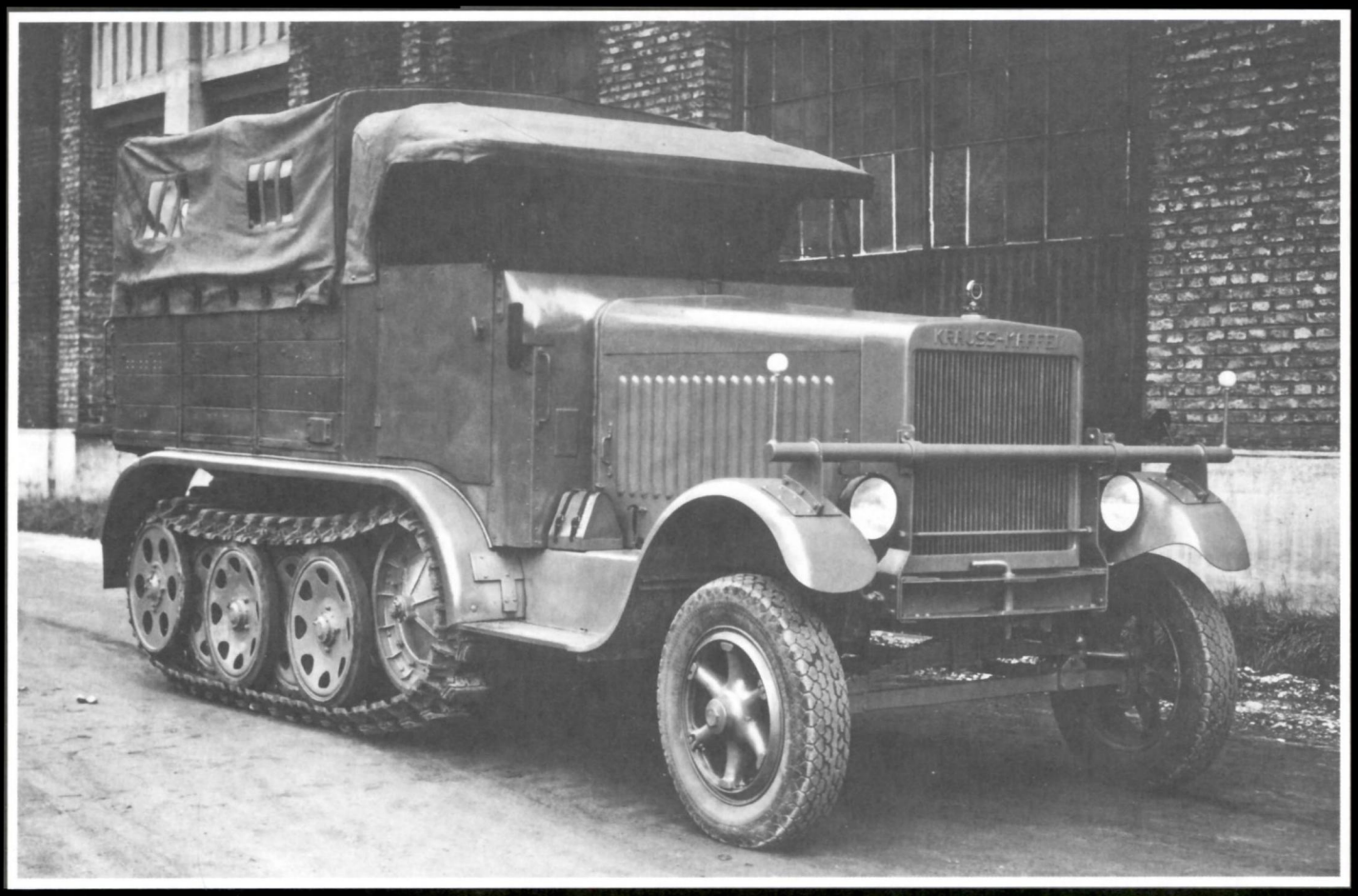
Ci-dessous.
Le M4 Allis Chalmers d'Adrian Scott, venu d'Angleterre.

Ci-dessus à droite.
Une autre très belle restauration pour cette ambulance Austin 4x2 K2 appartenant à Jacques Vermeylen.

Ci-contre.
Le M24 Chaffee de Jan Carron des Pays-Bas.

Ci-dessous.
La colonne en direction de Galmaarden.

Ci-contre.
Le Sherman de Roy Aallderson venu des Pays-Bas.



Le SdKfz 7 (1re partie)

Par Alain AUBRAT

En 1934, le bureau des matériels des armées (Heereswaffenamt) met au point les spécifications d'une nouvelle gamme d'engins semi-chenillés, allant de 1 à 18 tonnes de charge maximale pouvant être tractée.

Ci-dessus.
Le prototype KM 7 est présenté en décembre 1933. Il est basé sur un camion de la marque, sur lequel est greffé un train chenillé. (photo collection A. Aubrat, DR)

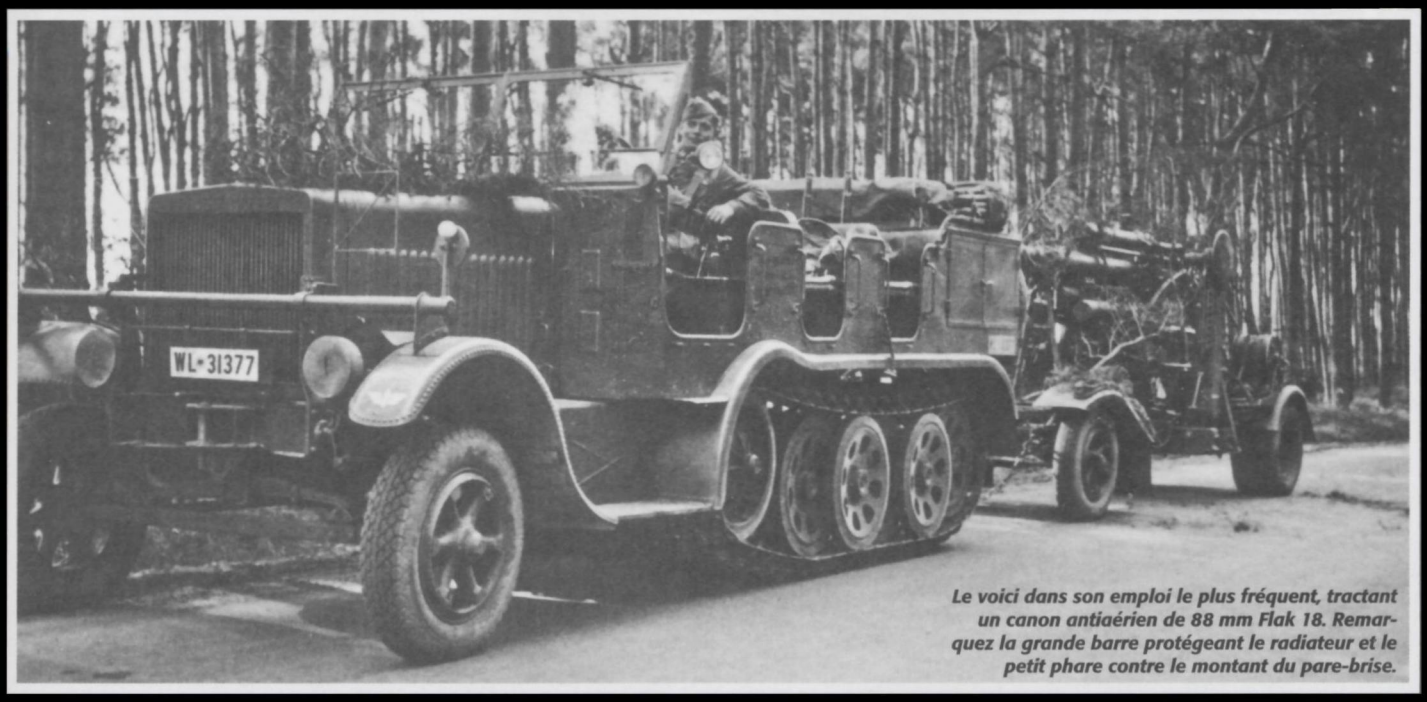
Ci-dessous.
Appartenant à la Wehrmacht, ce KM m 8 dispose d'une caisse avec les indicateurs de direction. Remarquez les chaînes pendantes, attachées à l'avant des ouvertures, devant empêcher les soldats d'être éjectés du véhicule.

Les véhicules doivent disposer en particulier d'un train de roulement à grands galets , de chenilles métalliques à patins en caoutchouc et d'un essieu avant directeur non moteur. En fait, vu la longueur des trains chenillés, la direction se fait tant par les roues avant que par les chenilles, un différentiel agissant sur celles-ci.

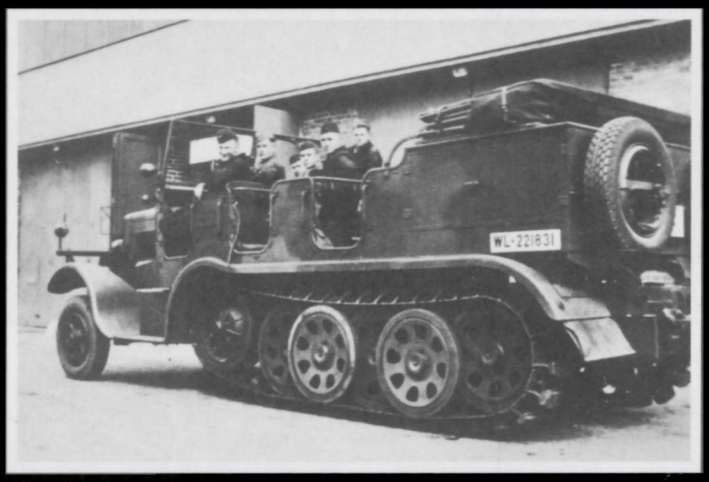
■ Des origines du SdKfz 7 wà la standardisation

L'étude du prototype KM 7 remonte à la fin des années 20, et est basée sur un camion de la gamme, la roue arrière étant remplacée par un train chenillé à quatre doubles galets montés en quinconce. Afin d'améliorer sa capacité de traction, le véhicule est allongé. C'est le projet qui est retenu par le Heereswaffenamt pour le tracteur de 8 tonnes. Il devient le KM m 8 (m pour moyen) avec l'adoption d'un moteur plus puissant, un Maybach de 115 chevaux et un train chenillé légèrement modifié. La désignation officielle semble apparaître fin 1934, mittlerer Zugkraftwagen 8t (tracteur moyen 8 tonnes) SdKfz 7 (Sonderkraftfahrzeug 7, c'est à dire véhicule à usage spécial 7). Produit à plus de 380 exemplaires en tout, il est le premier à connaître une vraie production en série. Il y a deux variantes de construction de la caisse, avec ou sans flèches de direction latérales.

Comme le stipulait le cahier des charges, le véhicule sera aussi assemblé par Büssing-Nag (BN m 8, 10 exemplaires) et Daimler-Benz (DB m 8, 5 exemplaires). Rien ne les dif-



Le voici dans son emploi le plus fréquent, tractant un canon antiaérien de 88 mm Flak 18. Remarquez la grande barre protégeant le radiateur et le petit phare contre le montant du pare-brise.



férencie extérieurement, à part l'absence du monogramme Krauss-Maffei sur la calandre. Il sera en dotation principalement dans les unités d'artillerie, tractant le fameux canon antiaérien de 88 mm Flak 18, le canon de 100 mm sK 18 et l'obusier de 150 mm sFH 18. ■

Fiche technique SdKfz 7 (KM m 8 / DB m 8 / BN m 8)

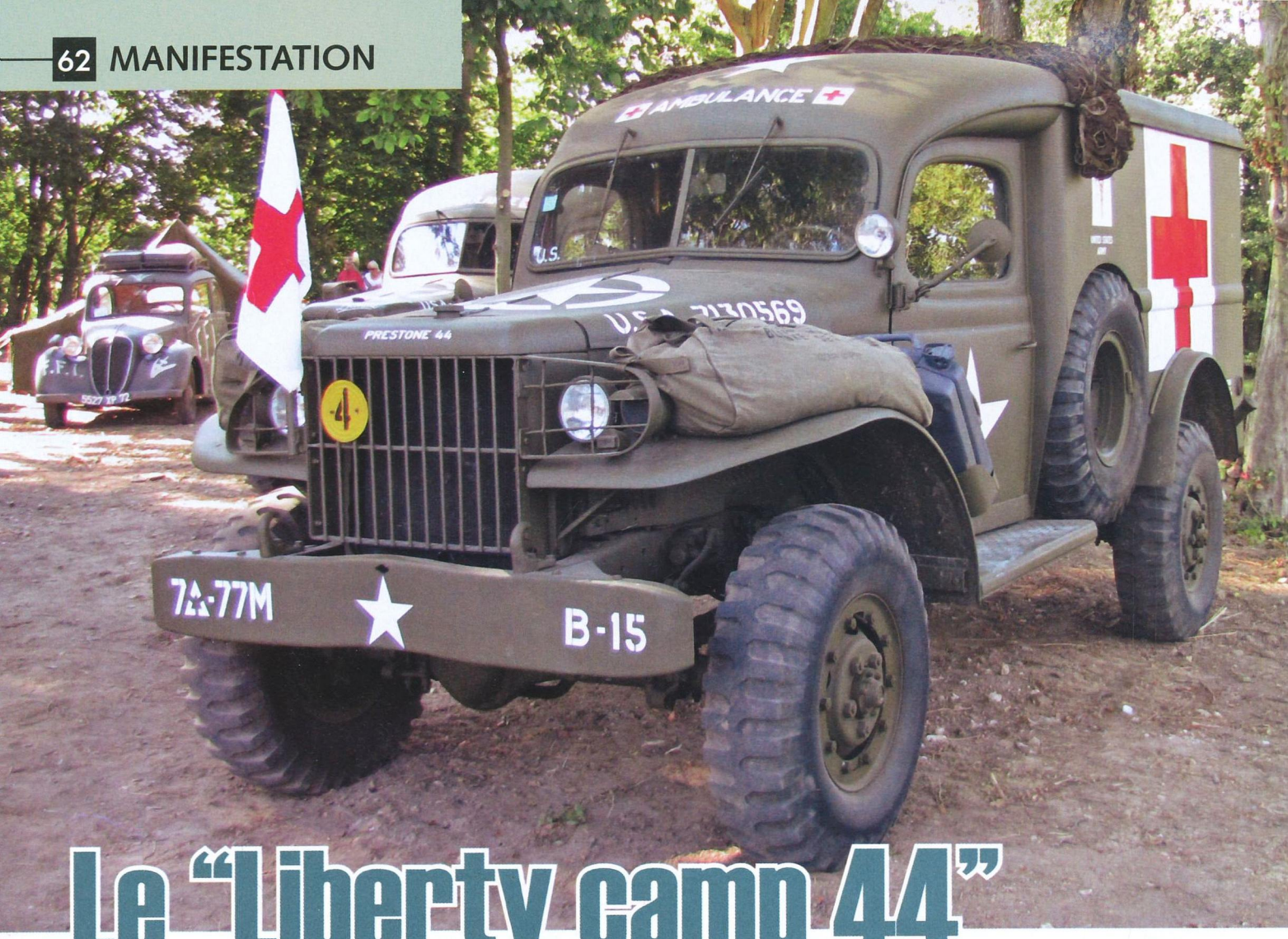
Longueur	6,85 m
Largeur	2,35 m
Hauteur	2,62 m avec capote
Garde au sol	41 cm
Poids à vide	9 500 kg
Charge utile	1 500 kg
Charge remorquée	8 000 kg
Performances	
Vitesse maximale sur route	50 km/h
Consommation sur route	80 l/100 km
Consommation en tous terrains	160 l/100 km
Autonomie sur route	250 km
Réservoir d'essence	205 litres
Pneumatiques	7.50-20 tous terrains
Moteur Maybach	
Type	HL 52 TU
Nombre de cylindres	6
Alésage	100 mm
Course	110 mm
Cylindrée	5,184 l
Puissance	115 ch à 2600 t/mn
Carburant	essence

Ci-dessus à gauche.
Le monogramme Krauss-Maffei n'apparaissant sur la calandre, voici vraisemblablement un des rarissimes tracteurs assemblés chez Daimler-Benz ou Büssing-Nag. Rien ne les différencie autrement extérieurement. Remarquez la suspension à lames au-dessus de l'axe des roues avant.

Ci-contre.
Ce véhicule, immatriculé à la Reichswehr, fait démonstration de ses qualités de tracteur d'obusier de 150 mm sFH 18 devant nombre d'officiers. La suspension avant a un très grand débattement.

Ci-dessus.
Il y a deux roues de secours fixées à l'arrière, en fait seulement les cerclages et les pneus, les jantes étant démontables. Des coffres, pour l'emport de casiers à munitions, sont situés sous la plage arrière sur laquelle est fixée la capote repliée.

Les canons en service au sein de la Wehrmacht n'étaient pas tous adaptés aux nouveaux tracteurs, comme ce canon, à priori un 75 mm FK 16, qui a nécessité le recours à un train rouleur. En voici plusieurs unités se déplaçant sur un chemin enneigé.



Le "Liberty camp 44" à Courville-sur-Eure

Par Pascal DANJOU

Les 8 et 9 septembre 2012 l'association des « Ghosts Treaders Museum » a animé un camp américain de la Seconde Guerre mondiale reconstitué. Cette manifestation a été organisée sur l'instigation de la Mairie de Courville-sur-Eure et de Mr Fréderic Hallouin, conseiller municipal.

Il s'agissait de commémorer la mort du first lieutnant James O Gomer, premier officier du 23rd Armored Infantery Battalion tombé sous les balles d'une mitrailleuse allemande pour la libération de la France. Cette unité avait pour mission de libérer Courville-sur-Eure pour se diriger ensuite vers Chartres qui sera libérée après cinq jours de combats intenses.

Durant ces deux journées de commémoration, le public a pu voir les véhicules soigneusement restaurés par les Gohsts Treaders Museum et leurs amis. Deux conférences données par l'adjoint au maire Frédéric Hallouin ont permis de remonter le temps pour bien comprendre la libération de la région. Le samedi soir un concert a été donné devant 200 personnes par Jean-Marie Thomas dont le répertoire est composé de musique américaine des années 40. Une plaque commémorative à d'ailleurs été inaugurée sur le lieu même de la mort du First lieutnant en présence du chef de mission adjoint à l'ambassade des États-Unis et de la présidente de l'association des anciens combattants franco-américains. Durant ces deux jours, les véhicules ont pu sillonner la ville pour la plus grande joie des habitants. D'ores et déjà l'association eurélienne prévoit un grand rassemblement de plusieurs groupes de reconstituteurs sur l'étang de Brou du 24 au 26 mai 2013, ce qui lui permettra de faire des démonstrations amphibies autour d'un campement plus vrai que nature. ■

Ci-dessus.
Autre beau véhicule de la collection de Mr Brachet un Dodge WC54 ambulance.

Ci-dessous.
Une automitrailleuse M8 appartenant à Mr Brachet, on notera la mitrailleuse de 12.7 bâchée.

Ci-dessus.
Une très belle Jeep qui appartenait à un invité venant de la Sarthe et que tout le monde surnomme « JR ».

Ci-dessus.
Un superbe Weasel W29 transformé en transport médical par son propriétaire Mr Laurent Suchet qui venait du Mans pour l'occasion.

Ci-dessus.
Une belle automitrailleuse US M8 appartenant à Mr François Maurice de l'association 39 ID de Châteaudun.

Ci-dessus à droite.
Les Ghosts Treaders Museum comptent parmi leurs membres un sosie du général Patton, son command car était, hélas en panne ce jour-là.

Ci-dessus.
Une Harley Davidson WMC canadienne. Elle appartient à Mr Emmanuel Brault qui représentait les « red ball express » de Courville.

Ci-dessus.
Deux automitrailleuses US M8. A droite celle de Mr Lecacheur et à gauche celle des frères Deschaumes qui participaient à la commémoration en tant que particuliers.

Ci-dessus.
Ce très beau GMC châssis court trônait sur une butte à l'entrée du camp.

Ci-dessus.
Le Dodge WC52 appartenant à Mr Karl Brachet, président de l'association des Ghosts Treaders Museum, est équipé en reconnaissance avec des radios.

Ci-contre.
Un Dodge 6x6 WC 67 équipé avec des haut-parleurs, ce véhicule formait convoi devant celui du général Patton.

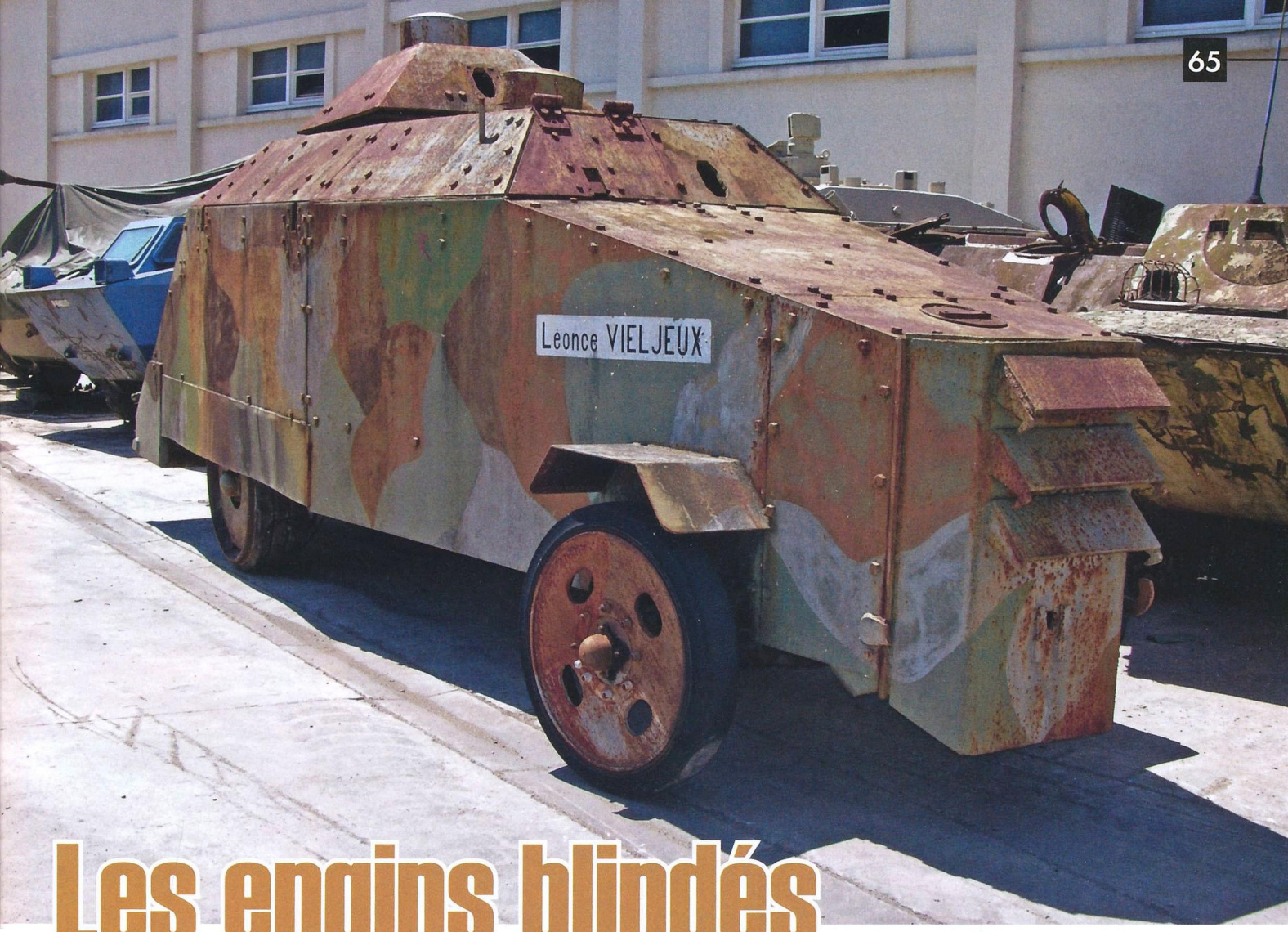
Ci-contre.
Un Half Track M16 Anti Aérien avec sa tourelle quadruple. Il appartient à Pascal Bulois.

Ci-contre.
Le Dodge WC52 de Karl Brachet bâché et avec une remorque attelée.

Ci-dessus.
Une jeep aux couleurs de la 2e DB, surnommée moustique, le G indique son appartenance au génie.

Ci-dessus.
Le Scout car M3 A1 et l'automitrailleuse M 8 de Karl Brachet côte à côte.

Ci-dessous.
Vue d'ensemble d'une partie des véhicules.



Les engins blindés de la Rochelle

En 1944, alors que les troupes allemandes enfermées dans la poche de La Rochelle refusent de se rendre, la résistance Rochelaise va construire clandestinement quatre engins blindés. Le but est de pouvoir fournir un appui feu à la résistance pour l'ouverture d'un second front lors de la libération de la ville.

Les chantiers navals Delmas/Vieljeux fabriquèrent dans le plus grand secret des plaques de blindage qui furent transportées en corbillard dans l'atelier de Mr Dufour chaudronnier de son état.

Il sera construit deux autos mitrailleuses lourdes sur des châssis de camion réformés datant de 1914 / 1920 et deux automitrailleuses légères sur châssis de Simca 5. L'un des deux camions sera baptisé « Léonce Vieljeux » du nom du maire de La Rochelle, résistant membre du réseau Alliance il sera fusillé, en déportation, le châssis est celui d'un camion Hotchkiss et son moteur un Hispano Suiza, il a le volant à droite et des roues à voile pleins et à bandages. L'autre camion le « Frank Delmas », du nom du propriétaire des chantiers navals, a la conduite à gauche et des roues à rayons métalliques et pneus plein. Malgré ces différences, les deux camions sont d'un aspect extérieur très similaire. Ils sont équipés d'une petite tourelle armée d'une mitrailleuse, un fusil mitrailleur et un lance-flamme étant installés en caisse. Les deux Simca cinq, baptisés « Joseph Camaret 1 » et « Joseph Camaret 2 » (du nom du directeur des chantiers navals), étaient armées d'une mitrailleuse et d'un lance flamme. Les quatre engins seront terminés juste avant la reddition de la poche de La Rochelle, le 8 mai 1945, et ne semblent pas avoir réellement combattus. Toutefois on distingue des traces de balles sur le blindage de la Joseph Camaret 1. Elles participeront aux cérémonies de commémoration de la libération de la ville plusieurs années de suite avant de tomber dans l'oubli. L'AM « Franck Delmas » a disparu sans laisser de trace, tout comme la « Joseph Camaret 1 », vraisemblablement livrées au chalumeau d'un ferrailleur peu scrupuleux. La seconde « Joseph Camaret » sera racheté en 1948 par le musée d'Orbigny à La Rochelle où elle est toujours visible. L'autre AM lourde « Léonce Vieljeux » sera laissée un temps au jardin des plantes de la ville avant d'être remisée dans les garages municipaux jusqu'à ce que dans les années quatre-vingt, un collectionneur parvienne à l'acquérir pour la placer sur un socle en béton devant son musée personnel. Il en fera don au musée de Saumur en 2002. Restauré, le camion blindé est exposé depuis 2007 dans l'espace résistance du musée des blindés de Saumur.

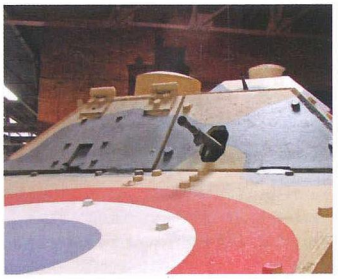
Ci-dessus.
l'AM « Léonce Vieljeux » lors de son arrivée au musée des blindés de Saumur.

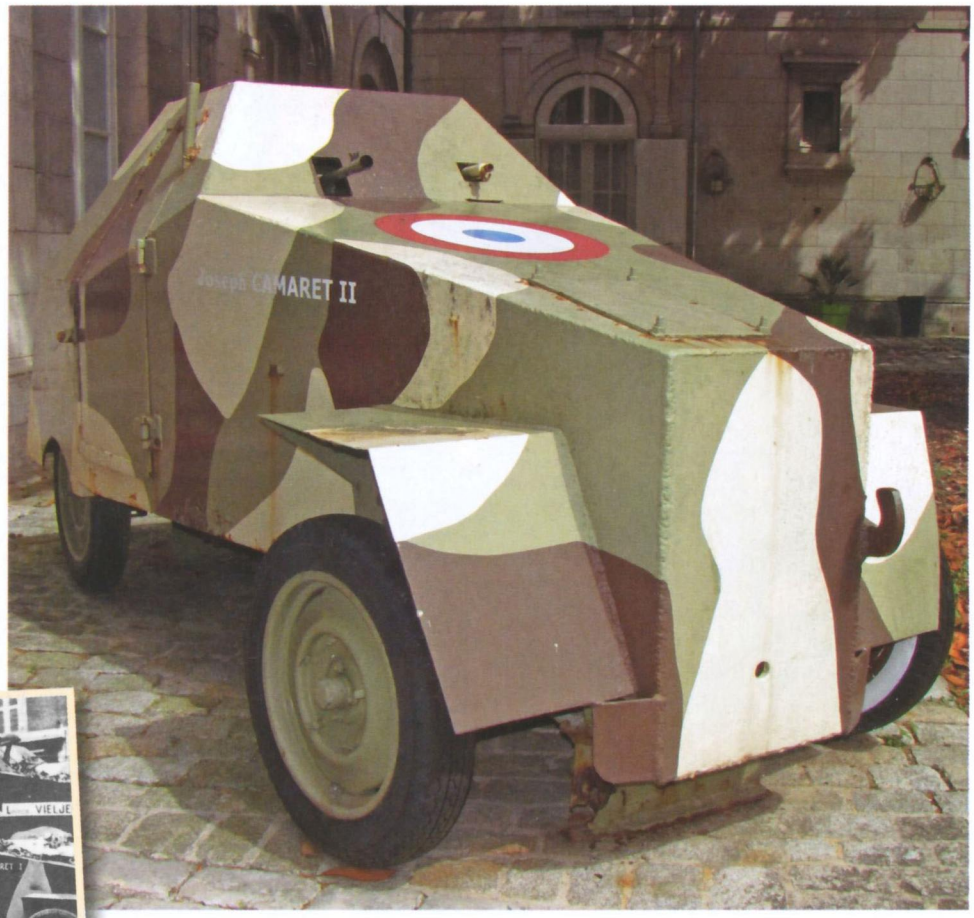
Par Pascal DANJOU

Pour voir les automitrailleuses :
Musée d'Orbigny-Bernon
2, rue Saint Côme
17000 LA ROCHELLE
Musée des Blindés ou Association des Amis du Musée des Blindés
1043, route de Fontevraud
49400 - SAUMUR ■

Ci-contre.
L'automitrailleuse lourde Franck Delmas, on remarque que le poste de conduite est à gauche.

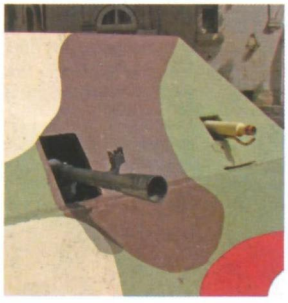
L'AM « Léonce Vieljeux » telle que l'on peut la voir dans l'espace consacré à la résistance dans le musée des blindés de Saumur.

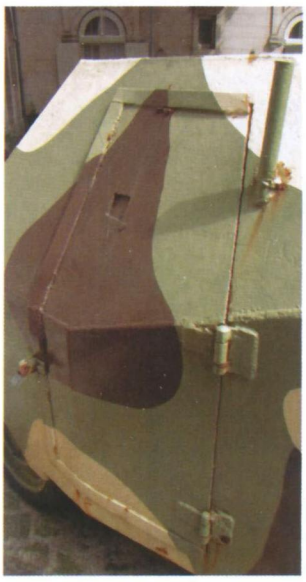


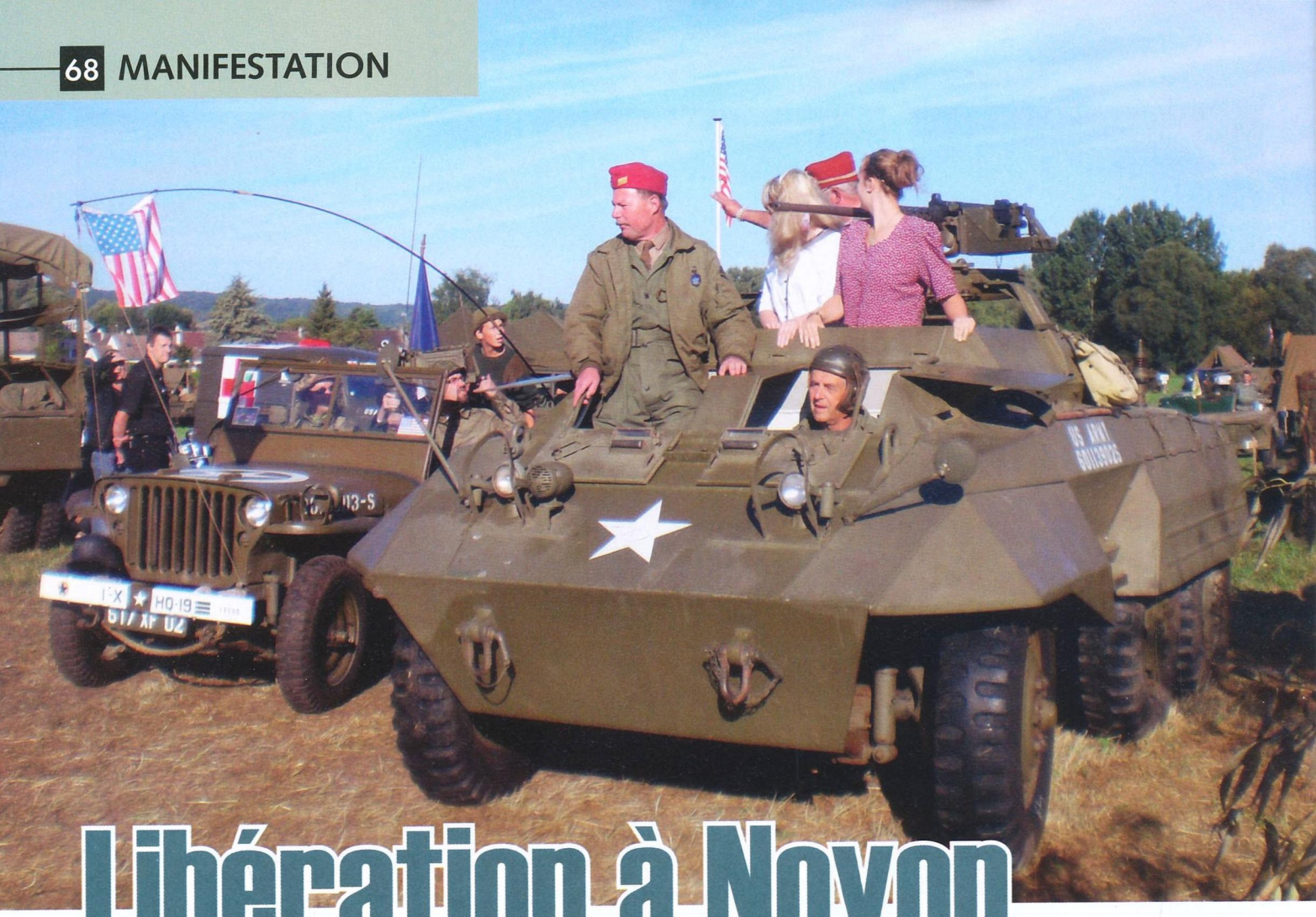


Ci-dessus.
Les 4 automitrailleuses s'apprêtent à défiler pour la libération de la ville de la Rochelle le 8 Mai 1945.

L'AM « Joseph Camaret 2 » qui est exposée de nos jours à l'entrée du musée d'Orbigny à la Rochelle.







Libération à Noyon

Cette troisième édition, toujours organisée par l'association LIB 44, fut une belle manifestation, réussie grâce à une météo des plus clémentes pendant les trois jours, mais aussi et surtout grâce à un beau plateau, pas moins de 80 véhicules venus de différentes régions et une centaine de participants.

Par Alain CRAPPIER

Ci-dessus.
Les Calots rouges étaient bien sûr de la partie avec M8, M20 et des motos Harley Davidson. Nos amis Belges Degrez et Cuche étaient aussi présents .

Ci-dessous.
La cérémonie du dimanche matin eut lieu au monument des Américains à l'entrée de la Ville en présence des Élus, Maire et Sénateur, des anciens combattants et vétérans. Une vingtaine de drapeaux présents, dont l'American Légion.

Cette année, nous rendions hommages à notre Président d'Honneur Robert Grécourt vétéran engagé dans la RAF, pilote de bombardier Boston, qui fit partie du groupe Lorraine avec Pierre Mendès France et Romain Gary. Bob est titulaire de la croix de guerre à trois palmes ainsi que d'autres décorations Françaises et Anglaises.

La reconstitution du camp commença le vendredi avec l'arrivée du club RADAR de Laon, du Sherman Moghrane de Daniel Palat, suivi du Duck, de Half tracks, M8, le Scout Car de Francis Leblanc et tous les véhicules : Jeeps GMC 6x6 et cushman. Le samedi matin fut marqué par l'ouverture de la bourse militaria, qui connu un vif succès, puis par le départ des convois qui traversèrent les villages du Canton avant de rentrer au camp en fin d'après-midi. Tous les participants étaient conviés à un diner en tenues d'époque sous le chapiteau et l'excellent repas préparé par le cuisinier du club fut accompagné par les chants des calots rouges. La cérémonie du dimanche matin fut suivie par une parade de l'ensemble des véhicules dans le centre ville et on put apprécier nombre d'habitants et visiteurs habillés en tenues d'époque ; petites robes et rouge aux lèvres pour les femmes, tenues de résistants pour les hommes . Nous souhaitons bien sûr pérenniser cette manifestation en recréant l'ambiance de la Liberation grâce à la participation de la population, tout en privilégiant

La qualité pour le plaisir de tous et ainsi fidéliser les participants et clubs pour les prochaines éditions… notamment pour le 70e anniversaire. ■

Ci-dessus et ci-dessous.
Des tractions FFI étaient représentées par le club des Chevrons de l'Aisne.

Ci-dessus à droite.
Sur le terrain proche du centre ville les membres du club LIB44 et bénévoles s'étaient affairés depuis une semaine pour recevoir les invités dans les meilleures conditions.

Ci-dessous.
Dès le samedi les véhicules circulaient sur le grand terrain. Des baptêmes en Jeep, Dodges, GMC ainsi que sur le Sherman de Daniel Palat étaient proposés aux visiteurs.

Ci-contre.
Une superbe B14, restaurée par la boulangerie de Coucy le Chateau, transportait des sacs de farines et les rations d'époques.

VENTES-ÉCHANGES

VÉHICULES

● V. Harley Davidson 1942, restauration complète, nombreuses pièces origine, pneus neufs. INDIANCARS. Tél. : +33 (0)1.30.05.04.12.

● V. M201, 24Volts, marquages US complet, pneus military, jantes de combat, sellerie et capote toile US, lot de bord, compteur US, porte fusil, panier arrière. Superbe état. 16 900 €. INDIANCARS. Tél. : +33 (0)1.30.05.04.12.

● V. Ford GPW 02/1942 n° de série 1997, châssis Willys d'origine, datas plates origine, caisse Ford script early, complète, moteur refait. Très belle base de restauration sur véhicule très rare. 16 900. €. INDIANCARS. Tél. : +33 (0)1.30.05.04.12.

● V. Caisse neuve de DODGE 6x6 fabrication parfaite et exclusive JEEP SUD EST. Reproduction fidèle du type métal standard. Livré en antirouille rouge brun us, sur réservation. Infos sur: www.jeepsudest.com

● V. Ford GPW 07/1945: véhicule complet retrouve dans une ferme aux usa, n° 275561 du dernier mois de production, full matching numbers, pneus neufs firestone, sellerie et bâche toile

Tractez en sécurité
100 4x4 à choisir
Chez 4x4 Edouin
à votre service à Bernay 27300
depuis 1977
Vues du stock :
www.4x4edouin.com
02 32 46 23 59
ACHETONS 4X4

us, 95% pièces US et Ford origine. A remettre en route. Prix: 15 900 euros. Tél. : 01.30.05.04.11. info@indiancars.fr

● V. GMC 353, passer CT, bonne état. Prix : 6 000 euros. Tél. : 06.08.30.14.10.

● V. VLR Delahaye, CG collection + radios + 2 blocs moteurs. Prix : 7 500 euros. Dept 51. Tél. : 03.26.61.55.25

● E. une très belle M201 américanisée et bourrée d'accessoires contre un Pinzgauer 6X6 en excellent état, bâché ou tôlé, ou Wrangler. Photos de ma jeep dès réception des vôtres. Vente possible pour 14 000 euros. Prix ferme. roulemapoule14@aol.com

● V. Opel Olympia de 1937, découvrable, à remettre en route. Dossier restauration – sièges refaits + pièces. Prix : 10 000 euros (CG). Tél.: 06.99.24.12.83.

● E. ou vend un Iltis Bombardier, état d'usage, roule tous les jours, deux jeux de roues TT, lot de bord complet, 118000 kms, cgn, prise de remorque civile en 24 volts. À voir en 95 sur rdv. Pour l'échange, toutes propositions de 4X4 plus récent en bon état bienvenues, photos possibles. Légatsfou@aol.com

● V. Dodge, Chevrolet Bedford, 2087, plat AMB, autocar, 4/4 + semi mat, TP, voit. Diverses. Dépôt, 1HA, maison. Cause santé et place. Tél. : 02.51.56.01.80. De 18h30 à 19h30.

● V. Chevrolet Celette avec carte grise. Prix : 4 000 euros à débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. No série 18684, date de livraison : 16 avril 1942, Contrat F-2. Data plates originales, CG normale, CT OK. La voiture a été entièrement reconstruite

Sarl LAURIEN • Tél. : 02.54.06.31.34
36140 AIGURANDE
VENDS à prix unique avant ferraillage début 2013
80 véhicules
Voitures-Jeep-Dodge-Gmc-Poids lourds-Remorques
Tracteurs agricoles-Matériels de Travaux Publics
PRIX UNITAIRE : 1 250 €

en 2004 dans une configuration sortie d'usine. Très faible kilométrage depuis restauration. Vendue avec trousse à outil et trousse de premier secours complètes et d'époque, triangle de remorquage en tandem (tandem hitch). Véhicule pour collectionneur passionné, averti, et exigeant. Lien vers les albums photos de la restauration : http://www.fototime.com/inv/2096EA92408F68F Autres détails par téléphone ou email. Prix: 25 000 euros. À débattre. Tél.: 06.03.25.13.45. claude.pons@sbmoffshore.com

● V. très belle M201 couleur sable restauration 2003. Carrosserie sans points de rouille, bon état mécanique et carrosserie. Nb pièces neuves, pneu neuf, frein neuf, sellerie toile US neuve, CT OK en Juillet 2012, CGC. Photos sup sur demande. Prix : 11 000 euros. À débattre Tél. : 06.13.22.39.05. radielec@gmail.com

● V. Laffly Licorne V15T 13 CV, essence, bon état. Vend également Laffly Hotschkiss W15T 13 CV, essence bon état. Prix : 18 000 euros l'un. Tél. : 06.23.50.14.93.

● V. jeep de mon fils, M 201 Hotchkiss 1963, très bon état, CT à jour vierge, CGC, sièges en toile, bâche toile, portes et cotés toile, antenne, radio, lot de bord, extincteur, roule toute distance. Photos sur demande avec votre mail et tél. fixe. Prix : 14 000 euros, prix ferme. roulemapoule14@aol.com

● V. Half-track 1943 M14 international modèle très rare 1605 véhicules produits, blindage original, à restaurer ou restauré. Tél. : 0032(0)475/28.39.54. delruekarl@hotmail.com.

● V. Jeep M 201 de 1962, vendue avec bâche, lot de bord B.E. Dort au garage. Prix : 9 000 euros. À débattre. Tél. : 06.52.98.26.77. cruaultp@yahoo.fr

● V. M201 Hotchkiss 1963, roule tous les jours, très bon état, carte grise collection, CT d'octobre donc à repasser. Prix : 11 500 euros prix ferme. roulemapoule14@aol.com

● V. Hotchkiss M201 - 24 volts. Restauration avec marquages US complet. Pneus military, sellerie et capote toile US. Lot de bord, à voir! Prix : 15 000 euros à débattre. cyrielleang@hotmail.com

● V. jeep M201 24V couleur sable, parfait état avec lot bord complet pneu, faible usure. Nb pièces neuves, (carbu, frein, jumelle, batterie, sellerie...) Prix : 10 000 euros ferme. radielec@gmail.com

● V. moto NS4 de 1938, 100 cm3, 6X. 6 stafette WH complète d'origine + moteur – BV. Prix : 1 000 euros. Dept 66. Tél. : 06.99.24.12.83.

● V. ma jeep. restauration faite a 95 %... reste circuit essence et freinage a faire, brancher feux arrières (faisceau refait entièrement) les masses et visser la sellerie. Tout est fourni, seule pièce manquante car trop abimée, l'encadrement de pb (240 euros) dossier photos sur demande. Prix : 10 000 euros ferme. Tél. : 06.76.86.09.81. alistair.coudray@orange.fr

● V. moto DKW 350 NZ de 1940. CG française. TBE, batterie neuve. Prix : 6 000 euros. Tél. : 06.99.24.12.83.

● V. Dodge WC 51 de 1944 avec treuil Entièrement restauré entre autre : 4 pneus neufs, cylindres de roues et maitre cylindre neuf avec liquide de frein au silicone, garnitures de mâchoires de freins neuves tambours rectifiés, batterie et bougies neuves, etc. Contact

(que si vous êtes réellement intéressé, merci) Prix : 8 500 euros à débattre. Tél. : 06.18.93.44.72. tcarle33@orange.fr

● V. Dodge WC 63 avec M50, restauré, état neuf. L'affût n'est pas dissociable!!! Prix : 15 000 euros à débattre Tél. : 06.25.94.45.71. arnold-28@hotmail.fr

● V. jeep M201 complète suite à orientation vers un autre projet. Restaurations à prévoir. Prix : 6 000 euros. À débattre. Tél. : 06.16.95.79.09. patrick.soupet@cegetel.net

● V. Jeep willys MB 204065. Jeep en parfait état de fonctionnement et non restaurée. Moteur complet MB229569 à restaurer en sus 1 000 euros. Photos supplémentaires visible : https://www.dropbox.com/sh/t6axhtd5w20wieb/LB4y5Kw0yZ. Prix : 11 000 euros à débattre. Tél.: +1 609 902 2358. mickael.rabilloud@gmail.com

● V. vélo, armée suisse, type WH complet B6. Idéal pour reconstitution. Dept 66. Prix : 100 euros. Tél. : 06.99.24.12.83.

● V. magnifique side car dniepr K750 avec cgN fr solo.SIDE, transformé en BMW R71 début de guerre 39/40, châssis et pièces entièrement sablés, moteur démonté et refait à neuf. Peinture neuve. Travail soigné. Très peu roulé, juste pour effectuer test et fiabiliser. Vends cause autre projet de restauration en cours. Différents accessoires, sacoches en cuir avec leur cadenas, affut de mg. Je rajoute différentes boites de vitesse et un moteur en supplément. Dossiers restauration disponible pour les offres sérieuses. Prix : 6 000 euros. À débattre. olivier91_203@msn.com

● V. Jeep willys 1943 accidentée à restaurer entièrement, très bonne mécanique, petit prix. Tél. : 0032(0)475/28.39.54. delruekarl@hotmail.com

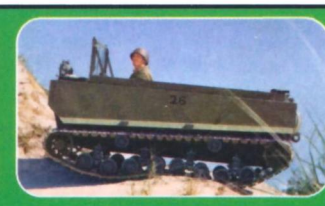
● V. M201 de 1958 en 12v, moteur changé tbe état mécanique. Freins, maître cylindre, sellerie, pneus neufs roule toutes distances. Prix : 8 500 euros. À débattre. Tél. : 06.09.70.18.18. patogab@free.fr

● V. Dodge D15 modèle rare car il n'en reste que 6 ou 7 en Europe en état de marche, c'est le modèle court donc permis voiture. Il est en très bon état de marche et à reçu un nouveau radiateur, frein neuf pneu circuit électrique neuf, échappement neuf, embrayage neuf et tous les roulements et joints. Il est possible de faire un échange contre autre véhicule d'époque. Prix : 20 000 euros À débattre. dodgewc@hotmail.com

● V. DODGE WC 54 Ambulance. Réf. : VO12504. Prix : 14 500 euros. Très bon véhicule état de marche. Carrosserie très correcte, pas de rouille. Mécanique OK. Pas de mauvaise restauration préalable. Pneus military TBE. CG normale. Complète: outils, 2 brancards. Visible Site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02 37 44 19 40.

● V. jeep VLR Delahaye année 1952 moteur essence 11cv très bon état général freins entièrement refaits à neuf, les deux batteries sont neuves, pompe à essence et carburateur refait, bobine neuve, vidanges et niveaux boites ponts faites,.allumeur, fils de bougies et bougies neuves. Démarre au quart de tour et tourne parfaitement. Reste à finir quelques bricoles (feux arrières à finir de brancher, peinture) aucune attaque de rouille ni perforations, vendu avec arceau de bâche neuf, outils pelle et pioche (pas sur la photo) le contrôle technique sera effectué pour la vente. Carte grise collection. Pour plus de détails, je me ferais un plaisir de vous renseigner vendu à regret pour cause de problèmes de santé. Prix : 4 800 euros à débattre Tél. : 04.67.57.41.83. ramonaremon@orange.fr

Trucks & racks service



Une entreprise jeune et dynamique spécialisée dans le Weasel

Réfection complète de votre carrosserie !!!

Arceau en reproduction quantité limitée !!!

NOUVELLES CHENILLES ACIER POUR M29 WEASEL

Importateur exclusif pour *Liberty Auto Restoration*

Rue Brunehaut,179 - 7022 Mesvin - Belgique

Tel: 0032 (0) 475/28.39.54

E-mail: info@trucks-tracks-service.com

www.trucks-tracks-service.com

● V. AV. Jeep Willys MB de 1942 à restaurer, moteur d'origine à chaine et tournant, bonne base de restauration tél. : 00.32(0)498752124 (Belgique) carte grise française. Photos sur demande. Prix : 7 500 euros ferme. leruthalbert@yahoo.fr

● V. ou échange contre Dodge une jeep M201 de 1963 refaite intégralement à neuf. Toute partie rouillée, découpée, et remplacée. Caisse sablée, traitée et peintre de 5 couches. Dossier photo pour personne intéressé uniquement. Américanisé dans les moindre détaille. Expertisé à 17 000 euros, vendu 15 000euros à débattre. Tél. : 06.15.31.70.75. memoirefrance44@yahoo.fr

● V. 1962 CGC, très bon état, américanisée, à voir sur rdv en 95. Photos disponibles. Prix : 12 000 euros ferme. Cestfouca02@aol.com

● V. Jeep M201 très bon état. Rien à prévoir niveau caisse complète, lot de bord pelle hache les outils manivelle toute les facture depuis la vente par le domaine jeep suivi 12 volt. Jamais dormi dehors prévoir une peinture. Prix : 7 500 euros à débattre. Tél. : 06.50.46.75.81. romi2404@gmail.com

WWW.JEEP-DODGE-GMC.COM

SURPLUS MILITAIRES ET INDUSTRIELS

Interrupteur casque radio NOS

15€ HT

DIRECT ACCESS

Ampèremètre NOS SCOUT CAR

60€ HT

SMI - D 1092

38840 La Sône

contact@jeep-dodge-gmc.com Tél : + (33) 476 644 356

● V. M201 24V roulante, bon état générale photos sur demande Prix : 10 000 euros à débattre. restauvehicule@gmail.com

● V. Suite changement de projet et arrêt d'un début de restauration, Vends remorque de Jeep, Type Willys, origine armée française Complète, avec bâche vinyle et support de bâche Début de décapage faisant apparaître d'anciens marquages français et soudage de tous les trous ajoutés au cours de sa vie militaire. Feux de type originel disponibles ainsi que les derniers feux installés (type remorque P4). Prix : 700 euros ferme. auguste.emile@bbox.fr

● V. JEEP FORD modèle Composite 1944, 12 Volts. Voiture dans son état d'origine, très peu modifiée. Moteur tourne bien, mécanique en bon état, toujours entretenue. Nombreuses pièces Ford d'origine, pas de repro. Vendue avec CT et CG normale. Plus de renseignements sur demande par téléphone. Excellent véhicule pour restauration concours. Réf. : VO12507. Prix : 14 500 euros. Visible site Jeepest Chateaudun(28). Tél. : 02 37 44 19 40.

● V. JEEP FORD GPW 1944. Jeep état concours, très belle restauration. Chassis sablé + pièces , etc.. Caisse neuve, pneus Firestone neufs, bâche et sellerie US neuves. Nombreuses pièces marquées Ford dont 30 % repro. Très bonne mécanique, parfait état de marche. Vendue avec C.T. et CG collection. Prix: 19 500 euros. Réf. : VO 12506. Visible site Jeepest Chateaudun (28) Tél. : 02 37 44 19 40.

● V. PEUGEOT P4 Diesel, P4 Peugeot 4X4. Magnifique véhicule : état proche du neuf. Carrosserie et mécanique impeccable. Tourne très bien, roule toute distance. Pneus neufs. Excellent état général 80 000 Kms. Complet avec CG + CT. Réf. : VO 481. Prix : 12 000 euros. Visible site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02 37 44 19 40.

● V. JEEP HOTCHKISS M201 24 Volts. Très rare Jeep sortie des domaines non modifiée. Etat d'origine Armée Française. Très bon état général : léger coup sur panneau arrière. Moteur tournant, frein à revoir. Peu de travaux à faire. Référence VO 354. Prix 10 500 euros. Visible site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02 37 44 19 40.

● V. JEEP HOTCHKISS M201 24 Volts. Jeep Hotchkiss M201 24V. Révision mécanique effectuée. Très bonne carrosserie, pas de corrosion. Peinture neuve. Pas de frais à prévoir. Vendue avec CT. Réf. : VO 477. Prix : 12 900 euros. Visible site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02 37 44 19 40.

● V. Dozer Clarc ca1 airborne à restauré. Prix : 5 000 euros à débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. Bren Carrier LP2 modèle rare 5500 véhicules produits. Beau projet de restauration. Tél. : 0032(0)475/28.39.54. delruekarl@hotmail.com

● V. Jeep M 201 de 1962- Bon état Général - Vendu avec lot de bord (porte fusil, extincteur, dé contaminateur...). Dort dans garage. CG collection - CT OK - Photos sur demande. Prix : 8 500 euros. À débattre. Tél. : 06.52.98.26.77. cruaultp@yahoo.fr

● Vous cherchez, vous vendez un véhicule rare... Un char !!! Un mot un geste trucks & tracks service fait le reste ! Bientôt disponible : Dodge carryall wc53, Willys Slat gril , Willys MA, Ford GPA, Ford GP, Weasel, Harley wla wlc, Half-tracks, Stuart M5A1, Sherman, Chaffee M24, Kettenkrad , Schwimmwagen. Contactez nous !!! Tél. : 0032(0)475/28.39.54. delruekarl@hotmail.com

● V. No Chassis: 37372, Date 06.1942, Ford script body, aves caisse original. Restauration complet et très original. Sellerie etc. neuf - une jeep comme neuve. Photos sur demande. Prix : 18 000 euros à débattre. Tél. : 00 41.79.74.40.955. athom8@datazug.ch

● V. Jeep WILLYS MB 40-45 sortie de grange, tournante et roulante, à restaurer idéal pour amateur, moteur US (Ford GPW) GSM: 00.32(0)498/752.124 Belgique. Prix : 8 000 euros à débattre. leruthalbert@yahoo.fr

● Un anniversaire, un mariage un peu plus fun !!! En tank de la deuxième guerre mondial Stuart M5A1 !!! Avec ou sans chauffeur !!! Tout est possible plus d'infos (sur devis ,5 chiffres !!! curieux s'abstenir !!!) trucks & tracks service. Tél.: 0032(0)475/28.39.54. delruekarl@hotmail.com

MATERIEL DIVERS

● V. kit caisse ar dodge 6x6 exclusif jeep sud est : 3100€. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. kit mounting ft250 radio jeep : 145€ ht. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. Outil lève soupape, Jeep/Dodge. Prix : 40,66 euros. www.jeepsudest.com. Tél. : 04 90 39 56 27.

● V. remorque pour Dodge equipée d'arceaux bois et roue jockey + 3 roues complètes. Tél. : 04.70.90.50.51.

● V. popote de campagne US WW2 complète, lot de trois pour 450 euros à débattre. Photos par mail. Tél. : 06.17.09.12.41. stef.greiner@orange.fr

● V. une caisse de jeep Hotchkiss version auto école à restaurer par manque de temps et de place, il y a du boulot à faire dessus, plancher, traverses, passage de roues. Voir ou pourquoi pas de l'échange. Prix : 300 euros à débattre. mychemrom@hotmail.fr

● V. AV remorque militaire Hochkiss, numéro 612, plaque constructeur présente. Remorque rare difficile à trouver très peu d'exemplaire. Complète, sablée, apprêtée, reste plus qu'à la peindre. Prix : 1 000 euros. À débattre. Tél.: 06.16.95.79.09. patrick.soupet@cegetel.net

● V. remorque WILLYS MBT à restaurer du 10/43 n°46089. Timon droit, crochet plat, plaque d'origine, arrière ouvert et plancher à restaurer. Prix : 800 euros. À débattre. philippe.delineau@orange.fr

● V. remorque US porte bombe de marque SAGINAW en bon état photo sur demande par mail. Prix: 1 600 euros à débattre. mickael_herry@hotmail.fr

● E. une remorque de jeep Belge contre une remorque civile double essieu non freinée en cp marine et galva longueur de 2.50 utiles. Photos de ma remorque des réceptions des vôtre. Legasfou@aol.com

● V. Remorque dérouleuse de câble téléphonique RL-35-A, Pur jus US WW II avec plaque, avec ou sans touret Fr, photos sur demande avec votre n° de tél. fixe. Prix : 1 600 euros prix ferme. cestfouca02@aol.com

● V. 3 filets de camouflage US WW2 4mx 4m filet grandes mailles avec bandes de toile de jute verte et marron avec bande neuve en sus donnée avec si achat des 3 filets en lot. Prix : 80 euros À débattre. bourgon.nadia@neuf.fr

● V. Pour mettre en décoration dans vos anciennes lors d'expositions, vend vieux clubs de golf des années 1900 à 1970. Budget suivant année et état. Prix : 10 euros à débattre. Parparbirdiepar@aol.com

● V. Ceinturon Garand US, en bon état général, pas de pressions arrachées, ni de déchirures. Belle patine, marquages illisibles. 48 euros plus port. Tél. : 06.83.24.53.10. arraco67@gmail.com

● V. repro de qualité browning cal.50 100% acier : 727€ ht. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. sangle type SOA époque indo Algérie en lin pouvant servir de sangle

VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES DE VEHICULES ET DE MATERIELS MILITAIRES DE LA 2e GUERRE MONDIALE et POSTERIEURS

Sur place à :

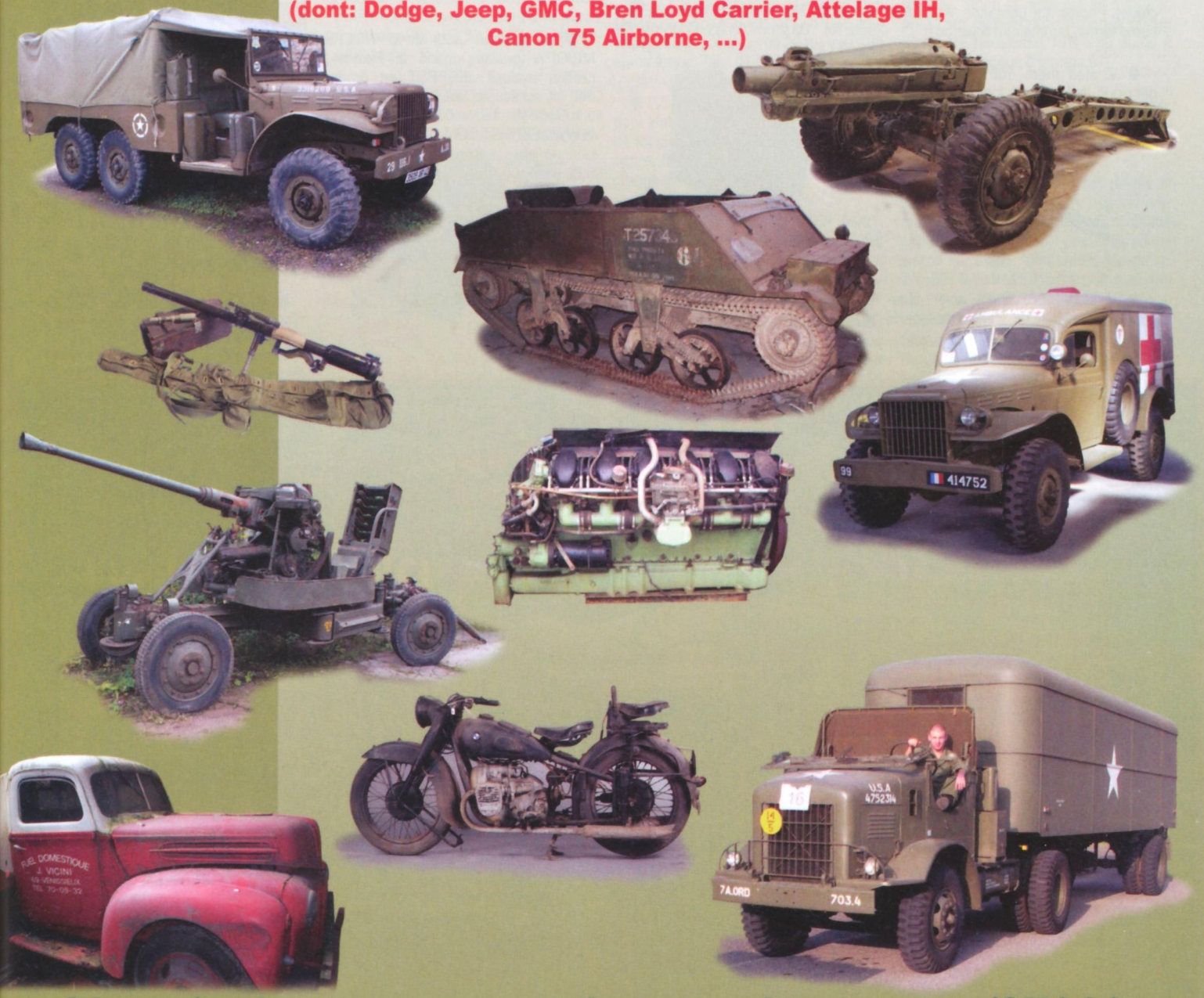
Le Forestier, D9
42630 REGNY
Lat. : 45.997 - Long. 4.229

Dimanche 2 décembre 2012

Expositions samedi 1er de 14h à 18h, et dimanche 2 de 10h à 12h
Vente dimanche 2 décembre à 14h

Véhicules, motos et canons de la 2e GM

(dont: Dodge, Jeep, GMC, Bren Loyd Carrier, Attelage IH, Canon 75 Airborne, ...)



Liste & photos sur www.interencheres.com/27003

Pour expertiser et/ou inclure des lots dans cette Vente aux Enchères Publiques

Veuillez contacter :

SVV DEMADE ENCHERES
(Agrément 2002-405), Bd Dubus, BP 90817, 27308 BERNAY Cedex
Tel : 02 32 43 47 41, Port : 06 78 94 28 65, e-mail : thierry.demade@wanadoo.fr
Assisté de :
M. Serge Pivot : Tel : 06 78 04 58 62, e-mail : pivot38@orange.fr et de M. Patrick SARRAZIN - Tel : 06 24 93 08 51. e-mail : patricksarrazin@neuf.fr

RENOV'
POMPES A EAU
Réparation de tous types de pompes à eau moteurs
Pompes à eau de mer, pompes à turbine, ...
Contact :
Tél./ Fax : 03.23.82.77.94 Portable : 06.22.82.79.62
E-mail : david.anseeuw@sfr.fr
2 chemin de la carrière Sylvain - la poterie - 02210 Coincy

de traction pour remorquage ou autre prévoir port. Prix : 30 euros. À débattre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. AV. Mitral. Thomson M1A1 en très bon état, démilitarisée avec document. Tél. : 00.32(0)498/752.124 (Belgique). Photos sur demande. Prix : 600 euros ferme. leruthalbert@yahoo.fr

● V. sten repro 100% acier, chargeur orig, mécanisme fonctionnel inerte ; crosse squelette: 179€ ttc. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. sten repro 100% acier, chargeur orig, mécanisme fonctionnel inerte ; crosse en t : 179€ ttc. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. Casque lourd d'infirmier, type à pattes fixes. TBE. Téléphoner après 20 h. Prix : 800 euros ferme. Tél. : 01 69 44 02 76.

PIECES DETACHEES

● V. radiateur pour Jeep WILLYS MB/GPW très bonne qualité, grosse quantité disponible de stock, prix 382.72 euros ttc. Réf. : WOA1214W. JEEPEST sarl. Tél. : 03.29.89.03.03 ou WWW.JEEPEST.COM

● V. ou échange un moteur WOA, jeep Willys (bloc W1, culasse GPW) nu tournant contre moteur MB, W4, W5, W6 en très bon état. Tél. : 06.34.38.11.28.

● V. ensemble complet assemblé cause cessation de restauration, moteur, boite de vitesse, boite de transfert. Tournant avant démontage. Pas Email - Téléphoner après 20 h. Prix : 2 800 euros ferme. Tél. : 01 69 44 02 76.

● V. une jante de combat originale. - Sablée, apprêtée + 3 couches d'OD. - Les 2 plaquettes originales sont présentes - Les trous ne sont pas ovalisés - Pas de rouille. - Prêt à être remontée. Livraison sur Bastogne. Envoi possible à votre demande (Fdp...) Photos supplémentaires sur demande. Prix : 140 euros ferme. archi.leroy@gmail.com

● V. bâche plastique verte en bon état pour GMC. Prix : 100 euros à débattre .Tél. : 03.86.82.88.36. y.dolin@libertysurf.fr

● V. réservoir pour Jeep WILLYS MB/GPW qualité «made in France», produit exclusif JEEPEST en promo 340 ttc au lieu de 382.72 euros ttc. Réf. : WOA6618. Tél. : 03.29.89.03.03 ou WWW.JEEPEST.COM

● V. deux crochets avant pour GMC, bon état. Prix : 30 euros à débattre. Tél. : 03.86.82.88.36 y.dolin@libertysurf.fr

● V. un contacteur de marque kent fabrication juste après guerre fabrication US. Port inclus. Prix : 35 euros ferme. m.menard4@aliceadsl.fr

● V. pompe à essence de marque AC, pour Jeep. Datée 44. Bon état, fonctionne très bien. Vente car trouvé Mle pour ma Ford. Prix : 60 euros ferme. jmicklean@gmail.com

● V. bloc veilleuse ampoule BO arrière en 12 volts US port en plus. Prix : 10 euros ferme. pouliquen.t@wanadoo.fr

● V. Paire de lames de ressorts avant, 8 lames. L'ensemble en bon état. Pas Email - Téléphoner après 20 h. Prix : 160 euros ferme .Tél. : 01 69 44 02 76. noemail@noemail.com

● V. Coffret douilles poids lourd cote US. Prix : 230 euros. À débattre.Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. coffret douilles poids lourd cote US série mammouth neuve de stock Farmoute USA, Coffret US neuf. Prix : 300 euros. À débattre.Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. 2 pneus de marque KLEBER TRT en 6,50 x 16 usure 40%. Prix: A

prendre sur place, photos par internet sur demande. Merci à tous. Prix: 100 euros ferme. coprfrance@aol.com

● V. Commutateur 2 positions (DR-1994023). Prix : 50 euros HT. Tél. : 04.76.64.43.56 et notre site www.jeep-dodge-gmc.com

● V. 4 jantes combats US non sablées avec 2 pneus neufs et 2 pneus TBE Téléphoner après 20 h. Prix : 550 euros ferme. Tél. : 01 69 44 02 76.

● V. Excellent état, pas d'expédition, photo sur demande. Prix : 100 euros. Prix ferme. roulemapoule14@aol.com

● V. barrette neuve de branchement faisceau électrique de véhicule convient pour restauration véhicule ancien ou véhicule militaire ou remorque. Envoi par lettre max ou à prendre sur place, port compris. Prix : 6 euros ferme. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. aile de jeep occase. Prix : 40 euros à débattre .Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. caisse armurier pleine 3 ech. pour toute les armes US WW2 avec tous les outils spéciaux 25 kg neuve en caisse 41k 8425 kit. Prix : 250 euros À débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. Cause cessation de restauration Radiateur Jeep TBE Pas Email - Téléphoner après 20 h. Prix : 350 euros ferme. Tél. : 01 69 44 02 76.

● V. phare Blackout avec support pour Jeep WILLYS MB, M201/GPW, complet avec faisceau, dispo en 6V ou 24V avec marquage US origine. Réf. : PROMO2. Tél : 03.29.89.03.03 ou WWW.JEEPEST.COM

● V. Collier de frein à main Willys NOS marquage présent jamais monté garniture neuve d'origine. Port en plus. Prix : 40 euros ferme. pouliquen.t@wanadoo.fr

● V. bouchon réservoir essence bonne état prix port inclus. Prix : 20 euros ferme. pouliquen.t@wanadoo.fr

● V. Dossier et coussin toile, à ressorts pour banquette arrière jeep. Prix : 50 euros ferme. Tél. : 03.29.32.44.25. jean-paul.peche@wanadoo.fr

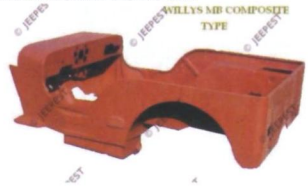
● V. deux jantes de combat en bonne état à prendre sur place. Prix : 160 euros À débattre. Tél. : 06.18.30.71.91. patrick-oursaire@orange.fr

● V. Pont avant jeep Ford, différentiel très bon état, Garnitures freins et cylindres à remplacer. Prix : 400 euros ferme. Tél. : 03.29.32.44.25. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● V. portes et cotes PVC pour jeep M201, seulement ceux en bon état, simplement à choisir, et pour le reste, je donne pour pièces, 10 Euros la porte ou le côté. Tél. : 03.29.32.44.25. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● V. 13 boulons f - 1 pompe à eau f GPW - 2 pompes à huile f GPW - 1 feu blackout f -2 pédales fonte f - 1 fixation f de lames de ressorts - 1 tète de pont f GPW. Possibilité photos, possibilité colissimo + 10 euros. Prix : 200 euros. À débattre. Tél. : 03.86.32.42.47. joelcheval@orange.fr

● V. caisse nue Jeep WILLYS/FORD ou HOTCHKISS qualité «made in France «grande quantité disponible, livraison Europe, kit carrosserie Asie aussi en stock. Réf. : WOA12233W. Tél. : 03.29.89.03.03 ou WWW.JEEPEST.COM



● V. bon état d'usage, manque l'ampoule du feu, origine allemande, colissimo inclus dans le prix, photo sur demande. Prix : 400 euros. Prix ferme. roulemapoule14@aol.com

● V. caisse à outils armurier militaire complète avec tout c'est outils neuf de stock. Prix : 250 euros. À débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. soupapes Ford de stock. Prix : 20 euros À débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. Cause cessation de restauration Pont arrière Ford complet avec freinage, l'ensemble en TBE. Pas Email - Téléphoner après 20 h. Prix : 500 euros ferme. Tél. : 01 69 44 02 76.

● V. Commutateur éclairage rotatif jeep Ford d'origine. Stewart Warner U.S Inscription SW 8TT terminal for use with trailed load only, très bon état. Prix : 150 euros ferme. Tél. : 03.29.65.20.59. a.grun@laposte.net

● V. Cause cessation de restauration Pont avant complet avec freinage, l'ensemble TBE Pas d'Email - Téléphoner après 20 h. Prix : 400 euros ferme. Tél. : 01 69 44 02 76. michel.alezard@wanadoo.fr

● V. une sirène française avec feu rouge, allumage indépendant, 24 volts, pièce de démontage dans son jus, parfait état de fonctionnement. Photos sur simple demande. Colissimo inclus. Prix : 325 euros ferme. kvot@aol.com

Restom
Catalogue 2012
Contre 3 timbres téléchargement gratuit sur le site : www.restom.net
Kits traitement réservoir
(garanti résistant SP95; SP98; SP95-E10; Gazole)
20 ans d'expérience
Liquide de frein SILICONE homologué DOT5
Epoxy pour Châssis/Cadres
Peinture anticorrosion pour moteurs
Peintures échappement
Détachant aluminium
Nettoyage des aluminiums
Dérouillant phosphatant
+ de 150 produits sur www.restom.net
Couleurs Peintures standards : US Army, Vert OTAN, Vert Armée française R090
Peintures toutes teintes sur demande
20, rue du 1er Mai - 71500 LOUHANS - Tél. : 03 85 74 95 60

● V. Cause cessation de restauration Calandre jeep, non sablée, en TBE Pas Email - Téléphoner après 20 h. Prix : 130 euros ferme. Tél. : 01 69 44 02 76.

● V. poulie de Ward. D'autre dispo pour Half Track autocar diamond toutes de lot de bord. Prix : 200 euros. À débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. PORTES VINYL JEEP M201, Bon état. A prendre sur place. 10 Euros pièce. Tél. : 03.29.32.44.25. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● V. un pont arrière de jeep WOF, propre et en bon état sans soucis mécanique 150 euros, à prendre sur place. Prix : 150 euros. À débattre. mychemrom@hotmail.fr

● V. une calandre de jeep Hotchkiss, très belle et propre 80 euros. À débattre. mychemrom@hotmail.fr

● V. Klaxon Sparton 6V en excellent état à vendre. «SPARTON», JACKSON, MICH. U.S.A., MODEL #R2-14 Port 50 Euros. Prix : 500 euros. À débattre. Tél. : +1 609 902 2358.

● V. Biellette d'accouplement pour carburateur carter de jeep willys Ford M201. Pièce neuve de stock (NOS), bien marquée du C de carter. Encore dans sa graisse de stockage. 11 euros port inclus. Tél. : 06.83.24.53.10. arraco67@gmail.com

● V. Ampoule 6 volts GUIDE neuve de stock. 30 euros + port. Tél. : 06.83.24.53.10. arraco67@gmail.com

● V. Extincteur pour véhicule militaire US. Très bon état général, belle plaque. A signaler : un léger enfoncement en bas sur le coté gauche. Ca ne se voit pas bien sur les photos, mais il est recouvert d'une légère couche de vieille peinture kaki. 70 euros + port. Tél. : 06.83.24.53.10. arraco67@gmail.com

● V. 10 joints neufs échappement + port. Prix : 5 euros ferme. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. Bonjour, je me sépare d'une de mes bâches en toile, OD foncée et bien grasse, il manque le rodhoid et 2 sangles, sinon le reste est en bon état, photo sur demande ou échange contre bâche de pare-brise. Prix : 80 euros à débattre. scagnon@orange.fr

● V. Compteur US d'avion. Prévoir port. Prix : 10 euros À débattre. Tél. : 06.82.21.52.80 gianellibernard@yahoo.fr

● V. bloc moteur avec ses paliers et soupapes bloc a realeser (usure normale), pas de trace de fissures ni fêlures apparentes échange possible contre pièces Ford. Prix : 850 euros. À débattre. Tél. : 06.73.72.61.28. tar.thierry@gmail.com

● V. prise de force pour boite de vitesse GMC. Bon état, à réviser. Prix : 50 euros. À débattre. Tél. : 03.86.82.88.36. y.dolin@libertysurf.fr

● V. Poulie double gorges (Câble Diamètre 200mm). Prix : 110 euros HT. Tél. : 04.76.64.43.56 et notre site www.jeep-dodge-gmc.com

● V. deux jantes pour remorque Infanterie «Infanterieanhänger» IF8 Allemande BE voire TBE prix pour le lot (pas de vente a l'unité). Prix : 300 euros ferme. hubnomade@gmail.com

● V. toutes ces pièces pour une jeep M201. PETITS PRIX. 5 pneus en 650/16 Good-year, NEUF. 20 Euros le pneu. 1 bloc moteur nu, NEUF. Encore dans son emballage. 100 Euros. 1 Culasse, neuve. Encore dans son emballage. 20 Euros. 1 Cloche d'embrayage. 50 Euros. 2 Dynamos ABG en 24 V Paris Rhône. 100 Euros l'une. Pas d'envoi. Pièces lourdes. A prendre sur Place. Prix: 470 euros. À débattre. dmjfica@gmail.com

● V. Carburateur Zénith, fabrication Française identique au carburateur carter pour jeep Le tag d'origine est présent. Entièrement restauré par professionnel. Démonté et nettoyé complètement intérieur comme extérieur, tous les réglages effectués, embase phosphatées gris/noir comme à l'origine. Livré avec joint d'embase neuf. Prêt à installer frais de

port de 9 euros pour la France. Prix : 180 euros ferme. Tél. : 02.33.47.16.48. lauchu@orange.fr

● V. à prix sympas, pièces REO neuves d'origines NOS, emballées pour la plus part dans leurs emballages d 'origine : joints, roulements, pignons et axes de boite, démarreur, régulateur 24 volts delco remy USA (pouvant être montés sur jeep M 201 car même aspect, même voltage, etc), durites d'injection, un pont arrière complet avec tambours, freins neuf en caisse, support et fixations lamiers de suspension avant et arrière, pièces de régulateur ou de dynamo, chapes de transmission, croisillons, leviers de commande de cabine, bras Pittman, levier de direction appareil de chauffage, cylindre+ pistons, injecteurs, support filtre à huile, Biellette de raccordement de la boite de vitesse à boite de transfert pour A1 permettant la mise en œuvre du pont avant, support filtrer à gasoil, pipe d 'admission, feux arrières A1 ect, plus de 4 m3 de pièces neuves. Ainsi que deux ponts arrières complets d'occasion, une boite de transfert complète A1, feux arrières A 2 et très nombreuses autres pièces de la plus petite à la plus grosse en bon état d 'occasion. Prix : 10 euros. À débattre. bourgon.nadia@neuf.fr

● V. porte fusil dans sa housse, pièce de démontage dans son jus, plutôt bon. Photos disponibles. Port non compris. Prix : 85 euros à débattre. kvot@aol.com

● V. calandre early wc52 neuve de stock 50 euros. À débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. élingue Ward (de flèche) Sherman 200 euros également de Half Track 100 euros neuve de stock. À débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. cal 50 pièce de fouille Normandie. Prix : 1 000 euros à débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. Armature nue Jeep WILLYS/FORD siège pilote, passager et arrière, produits JEEPEST, disponible en quantité, belle qualité. Réf. : WOA2925. Tél. : 03.29.89.03.03 ou WWW.JEEPEST.COM

● V. Paire de phares Willys, excellent état, fils et gaines d'origine en très bon état d'utilisation. Complets. Prix : 250 euros à débattre. jmicklean@gmail.com

● V. Calandre Ford, bon état général, pas de rouille, pas de déformation. Trous de clignotants à boucher. Prix : 200 euros à débattre. jmicklean@gmail.com

● V. Volant Sheller, vert, excellent état, pas de fissure. Prêt à être monté. Sheller 5 photos sur demande. Prix : 190 euros ferme. jmicklean@gmail.com

● V. Pour Rubicon 4 portes de 2010. Quatre ressorts, quatre amortos, servis 8000 kilomètres, 100 euros plus frais de port. Pare-choc avant neuf avec AB, 100 euros plus frais de port. Isabelle. viard74@orange.fr

● V. un collecteur d'admission Ford GPW port en sup, merci. Prix : 90 euros ferme. m.menard4@aliceadsl.fr

● V. jante combat et pneu Kleber quasi neuf (env. 500 kms) photos dispo. Plusieurs de dispo. Prix : 140 euros ferme. m.menard4@aliceadsl.fr

● V. un crochet d'attelage arrière bien marque «f» et en très bon état port en sup. Prix : 160 euros À débattre. m.menard4@aliceadsl.fr

● V. un crochet arrière bien marqué «stl» en tbe port en sup. Photo dispo merci. Prix : 180 euros ferme. m.menard4@aliceadsl.fr

● V. 4 pistons en 0,30 d'origine Ford GPW port en sup. Prix : 50 euros À débattre. m.menard4@aliceadsl.fr

● V. un tube d'air de filtre à air Ford GPW en tbe bien marqué GPW. Prix : 80 euros ferme. m.menard4@aliceadsl.fr

● V. Elingue de traction 2 mètres (diamètre 21mm). Prix : 70 euros HT pièce. Tél. : 04.76.64.43.56 et notre site www.jeep-dodge-gmc.com

● V. un jeu de plaque d'origine pour Ford GPW de 09 /44 merci. Photos dispo. Prix : 220 euros ferme. m.menard4@aliceadsl.fr

● V. 2 roues complètes montées en KLEBER usure 50 %. A enlever sur place. Prix : 100 euros à débattre. bcmasse@hotmail.fr

● V. filtre a air AC d'origine pas reproduction 1 000 euros ferme achat USA. Très rare pipe ou coude dessus du filtre à aire pour Ford early d'origine 250 euros. Housse de pare brise d'origine 500 euros. Pièce rare dans l'état. Reprise éventuellement sur pare choc avant de Ford. francois.saint-maxent@wanadoo.fr

● V. cadre tubulaire de pare-brise M201 neuf (MDCAB), jamais posé. Prix : 220 euros à débattre. fahrschule@hotmail.fr

● V. kit coussinet GMC complet avec joint o30. Prix : 65 euros à débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. cradle, colonne, chariot Half Track, plusieurs modèles dispo. Prix : 300 euros à débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. chargeur siège housse maxson plusieurs dispo. Prix : 1 euros à débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. poulie Ward la France. Prix : 200 euros à débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. pare brise jeep neuf de stock. Prix : 200 euros à débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. bâche avant Half Track M16, neuve US. Prix : 180 euros à débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. Cessation de restauration Pont avant complet avec système de freinage incomplet. L'ensemble en bon état. Prix : 200 euros ferme. Tél. : 01 69 44 02 76.

● V. Paire de ressorts arrière à 10 lames. L'ensemble en bon état. Téléphoner après 20 h. Prix : 180 euros ferme. Tél. : 01 69 44 02 76.

● V. bloc moteur us WILLYS réaliser en cote 0.50. Je fournie les pistons et segment en cote 0.50 neufs. M'appeler pour plus de détails. Prix : 1 700 euros à débattre. Tél. : 03.44.60.23.67. touchard-fr@orange.fr

● V. Cessation de restauration Aile avant droite M201. Etiquetée Armée Française. Etat neuf. Téléphoner après 20 h. Prix : 150 euros ferme. Tél. : 01 69 44 02 76 c

● V. Cessation restauration Aile avant M201 gauche. Neuve, étiquetée Armée Française. Téléphoner après 20 h. Prix : 150 euros ferme. Tél. : 01 69 44 02 76.

● V. Armature de siège de conducteur. Bon état. Téléphoner après 20 h. Prix : 70 euros ferme. Tél. : 01 69 44 02 76.

● V. Armature de siège arrière, neuve. Téléphoner après 20 h. Prix : 120 euros ferme. Tél. : 01.69.44.02.76.

● V. Cessation restauration Porte fusil de pare-brise, état neuf. Téléphoner après 20 h. Prix : 80 euros ferme. Tél. : 01.69.44.02.76.

● V. Cessation restauration Plaque de blindage des boites de vitesse et transfert. TBE, peut être Ford (pas décapée). Téléphoner après 20 h. Prix : 100 euros ferme. Tél. : 01.69.44.02.76.

● V. Cessation restauration Capote été neuve, origine John and Mary, avec marquage type US (max speed + left). Téléphoner après 20h. Prix : 260 euros ferme. Tél. : 01.69.44.02.76.

● V. Cessation restauration Sellerie pour sièges AV et AR, dossier et assise. Accoudoirs. Total 8 pièces neuves. Origine John and Mary. Téléphoner après 20 h. Prix : 280 euros ferme. Tél. : 01.69.44.02.76.

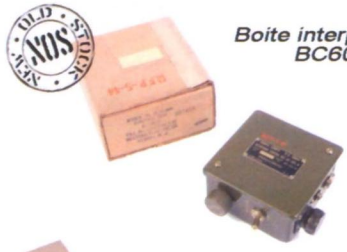
Rejoignez-nous sur JEEPSUDEST.COM

SIRÈNE 6-12-24V 154€
REF:WOX664D

RIVETEUSE DE GARNITURE 40,66€
REF: TOOL044

FER À SOUDER 6-12V 27,50€
REF: TOOL025

DÉCONTA INERTE M201 110€
REF: D101240SP



Boite interphone blindé US
BC606 44,25€

Laryngophone T-30 USA
29,90€

Microphone T-45 USA
27,51€

INSCRIPTION À LA NEWSLETTER

NEWS & PROMOS

Inscrivez vous à notre Newsletter sur

JEEPSUDEST.COM

et recevez chaque mois nos news et promotions

Aller sur le site

PLAQUES IDENT JEEP 52,62€
16 RÉFÉRENCES EN STOCK !

USM1A1 INERTE 169€
REF: USM1A1

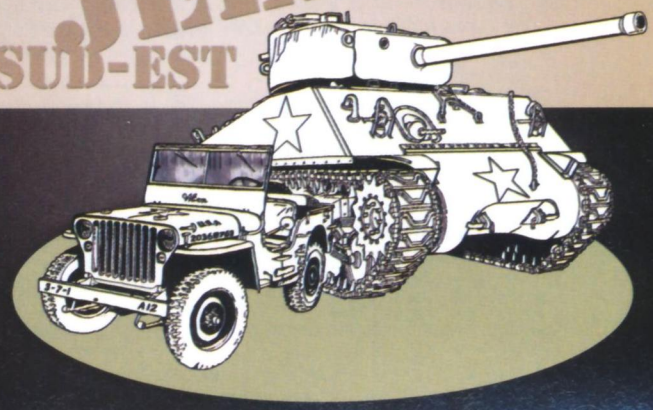
KIT COMPLET ECHAPPEMENT
REF: WOA6118K 137,54€

CARTOUCHE AIR MODERNE 16,97€
REF: CART236D

VISA VPC

Pour toute commande prise avant midi livraison chez vous en france métropolitaine le lendemain en option express

JEEP SUD-EST



JEEPSUDEST.COM
IMPORT - EXPORT

JEEP SUD-EST - VILLAGE ERO - RN7
84700 SORGUES
Tél.: +33 (0)4 90 39 56 27
Fax : +33(0)4 90 39 86 29

MILITRACKS

En 2013, le Musée d'Overloon

le musée national de guerre des Pays-Bas

organise Militracks encore et également une grande bourse de militaria

SAMEDI 18 MAI 09.00-17.00 heures

DIMANCHE 19 MAI 09.00-17.00 heures

Entrée €10,- par jour par personne

Emplacement et adresse de la bourse de militaria: Liberty Park, Museumpark 1, 5825 AM Overloon (les Pays-Bas).
Plus d'informations sur les activités pendant la foire bientôt disponibles sur le site: www.militracks.nl
Email: markt@militracks.nl

● V. cessation restauration Pare-choc avant en bon état. Téléphoner après 20h. Prix : 30 euros ferme. Tél. : 01.69.44.02.76.

● V. Cessation restauration Arbre de transmission AV complet. prix unitaire 100 euros. Arbre de transmission AR complet. Prix unitaire 100 euros. Téléphoner après 20 h. Tél. : 01.69.44.02.76.

● V. cessation restauration Capot et charnière pour jeep, en TBE. Téléphoner après 20 h. Prix : 220 euros ferme. Tél. : 01.69.44.02.76.

● V. pont AR occasion pour jeep M201 sans les arbres. Prix : 150 euros ferme. philippe.delineau@orange.fr

● V. partie avant de jeep Willys. Contactez-moi pour plus d'info. Prix: 75 euros ferme. philippe.delineau@orange.fr

● V. châssis M201, caisse M201, ailes(D et G), capot(Ford), calandre, tube pare brise, le tout à restaurer. Prix : 1 000 euros à débattre. philippe.delineau@orange.fr

● V. Defroster kit dans sa boite acier, matériel très propre, colissimo inclus. Prix : 145 euros ferme. pmk1402@hotmail.fr

● V. régulateurs 24 volts NOS (new old stock) ou reconditionnés par armée US. pour jeep MUTT, REO M ect.. Possibilité de le monter en lieux et place du régulateur M201 car même capacité et fixations avec couvercles portant marquages US. Possibilité de vente au détail du couvercle seul. photos sur demande. Prix : 180 euros ferme. bourgon.nadia@neuf.fr

● V. 10 tresses de masses + 3.30 euros de port lettre max. Prix : 5 euros à débattre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. boite de 25 ampoules de 6 volts port compris. Prix : 18 euros à débattre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. Compte tour neuf AMX 13. Prix : 100 euros. à débattre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. deux pneus tout terrain 6'50 X 16, photos sur demande, pas d'expédition, petit prix pour débarrasser. Prix : 50 euros ferme. kvot@aol.com

● V. moteur nu (culasse, bloc, pistons, bielles, vilebrequin et carter d'huile) avec un siège de soupape hs. Prix : 250 euros ferme. philippe.delineau@orange.fr

● V. 10 tresses de masses neuves de 21.5cm + 3.30 de port. Prix : 7 euros À débattre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. deux pneus de jeep de marque continental 60% d'usure (idéale remorque ou pour du tout terrain car profilé 4x4) 750x16 transport C Titan 10 pli. Je les vends 100 euros avec les chambres à air. J'ai également un pneu military 60% d'usure en 750x16, 50 euros sans chambre à air. Prix : 100 euros ferme. lajeepdu91@yahoo.fr

● V. clé à choc US pour lot 7 ou Ward. Prix : 150 euros à débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. Compteur en miles pour jeep Dodge GMC tbe. Prix : 100 euros à débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. jerrican USMC à eau tbe. Prix : 70 euros À débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. deux pneus quasi neuf type ballon profil military 11x20 12 ply montée sur jantes Ward la France avec deux chambres à air neuves dont une roue déjà montée (jante montée sur pneu avec chambre neuve) à prendre sur place. Prix : 400 euros ferme. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. vis de filtre a air early Willys (1941-1942) pour le prix de 10 euro que j'ai payé, pièce d'origine port gratuit. Prix : 10 euros ferme. Tél. : 04.98.18.95.98. roger.guerin@scarlet.be

● V. feux latéral US WW2 kd pour remorque black out et feux orange. Prix : 24 euros À débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. 2 jantes de jeep CJ BE. Prix : 100 euros À débattre. hubnomade@gmail.com

● E. Sparton Filterette F Boc moteur (voir moteur) F Sièges F contre Arceau F (pas de copie) faites vos propositions merci. Tél. : 06.73.72.61.28. tar.thierry@gmail.com

● E. un arceau estampillé wof (origine) contre arceau F (pas de copie) + soulte. Tél. : 06.73.72.61.28. tar.thierry@gmail.com

● E. remorque Hotchkiss contre caisse de jeep Willys ou MB, modèle et année indifférente dans un état acceptable. Tél. : 06.60.81.22.66. frederic.perche2@aliceadsl.fr

● E. (uniquement) les pièces Ford suivantes que j'ai en double: Carter de soupapes early, Jauge d'huile VEP, Plaque de regard maitre cylindre, Support filtre à air droit, Support filtre à air gauche, Levier de vitesse, Levier boite de transfert (droit), Frein à main complet 1er modèle (tambour), Sangle de réservoir longue, Lame arrière, Couvercle de boîtier de direction, Direction complète, Capot moteur, Coque de phare, Coulisseau d'arceau, Poignée droite, Ampèremètre, Couvercle de coffre à outils, Corne d'air du filtre à air au carburateur, Câble d embrayage (fourchette), Levier double sur pont avant, Black out calandre, Support de maitre cylindre, Axes pédalier dans châssis contre celle qui me manquent que j'achète ou échange: Pare-choc avant, Interrupteur de démarrage à clé, Plaque indication type de cardan sur pont avant, Plaque protection de conduite d'essence / allumeur, Plaque de protection maitre cylindre de frein, Rétroviseur, Câble d'embrayage, Câble tendeur moteur, Cartouche BO aile, Lames de ressort avant (8 lames), Fixation cadre de batterie, Carter d'huile moteur, Cadre supérieur de batterie, Fixation arbre de transmission sur frein a main, Catadioptres, Contacteur de démarreur au pied, Inverseur code phare contre celle qui me manquent que j'achète ou échange : Pare-choc avant, Interrupteur de démarrage à clé, Plaque indication type de cardan sur pont avant, Plaque protection de conduite d'essence / allumeur, Plaque de protection maitre cylindre de frein, Rétroviseur, Câble d'embrayage, Câble tendeur moteur, Cartouche BO aile, Lames de ressort avant (8 lames), Fixation cadre de batterie, Carter d'huile moteur, Cadre supérieur de batterie, Fixation arbre de transmission sur frein à main, Catadioptres, Contacteur de démarreur au pied, Inverseur code phare Bouchon de radiateur, Pompe a essence, Coude conduite essence, Bride de lames de suspension, Plaque étrier & amortisseur arrière droite, Plaque étrier & amortisseur arrière gauche, Plaque étrier & amortisseur avant droite, Support pliant de hache, Manomètre température d'eau Stewart Warner ou King Seeley, Bras Pitman sur colonne de direction. Tél. : 06.80.42.56.77. bestofnico@yahoo.fr

● E. 2 coulisseaux arceaux wof (origine) contre 2 coulisseaux estampillés du F (pas de copie)+ soulte. Tél. : 06.73.72.61.28. tar.thierry@gmail.com

● E. un support de roue de secours Ford en bon état, bien marqué, deux points contre le même mais en trois points. Tél. : 06.84.65.18.36. 11juillet@wanadoo.fr

DOCUMENTATION

● V. guide technique MAT : 1030. Prix 15 euros. MAT : 1028. Prix 20 euros. Tél. : 01.64.65.97.79. phdelestre@wanadoo.fr

● V. manuel du frequency meter AN/URM-81 TM 11-5096 prévoir port. Prix : 15 euros. À débattre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. manuel édité pour les troupes françaises de la radio de la jeep daté 2ème GM. Prix : 18 euros. à débattre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. 4 TM du GMC amphibie Duck w + port. Prix : 100 euros. à débattre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. notice de la radio de jeep fait par l'armée française + port. Prix : 10 euros à débattre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. TM de l'Half Track. Prévoir port. Prix : 25 euros à débattre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. order TM 7 8 9 sur l'Half track. Prévoir port. Prix : 25 euros à débattre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. TM order 7 du camion dépanneuse DIAMOND. Prévoir port. Prix : 25 euros à débattre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. TM du manuel de la radio de jeep édité par les USA en langue française pour les troupes françaises daté 2ème GM. Prix : 20 euros ferme. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

RADIO MILITAIRE

● Loue un ensemble de six talkies walkies Motorola xtn 446, pas de licence, usage libre 3 à 5 kilomètres de portée suivant configuration. Prix en fonction de la durée de prêt. Legasfou@aol.com

● E. ou à louer quatre talkies Kenwood, quinze canaux, sans licence, pour convoi, promenades, commemos ou reconstitutions. Matériel professionnel, portée maxi 4/5 kilomètres. Prix : 300 euros ferme. Legasfou@aol.com

● V. Pur jus US, trop lourd pour être expédié, photos sur demande. Prix: 300 euros Prix ferme. kvot@aol.com

● V. Avec boite à pile (vide) antenne, combiné et brelage. Colissimo inclus. Prix : 350 euros Prix ferme. kvot@aol.com

● V. Bc 1000 avec brelage et antenne, non opérationnel, belle pièce pour commémos et reconstitutions. Colissimo inclus. Prix : 200 euros ferme. Legasfou@aol.com

● V. contacteur on-off US neuf pour radio ou autre port compris envoi par lettre max. Prix : 6 euros à débattre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. Complet, poste, mounting, antennes, embase bx 33, mp 50, combine, hp et câbles, pas d'expédition. Prix : 400 euros. legasfou@aol.com

● V. T 51 US neuf 2eme GM prévoir port. Prix : 25 euros à débattre Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. magnifique téléphone de campagne US neuf, modèle 44 préemballé par l armée française (fonctionne). Prix : 40 euros. À débattre Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. Angrc/9 complète pour véhicule et campagne, cinq gros sacs à prendre en IDF, pas d'expédition. Prix : 500 euros ferme. roulemapoule14@aol.com

● V. trois premiers brins d'antenne pour une MP 48 ou Ohio Brass, état d'usage, colissimo inclus. Prix : 55 euros À débattre. Cestfouca02@aol.com

● V. Sur Mp 50 pour jeep, P 4, shelter, Iltis, Land, Marmon, Tp3. Photos sur demande. Prix : 105 euros ferme. pmk1402@hotmail.fr

● V. Pour P4, Marmon, Tp 3, photos sur demande. Prix : 50 euros ferme. pmk1402@hotmail.fr

● V. Francisée, avec trépied, crosse et housse, état d'usage sortie de grenier, photos sur demande. Prix : 220 euros ferme. pmk1402@hotmail.fr

● V. embase Ohio brass, support Mp 50 et les trois premiers brins d'antenne avec une housse, le tout colissimo inclus. Prix : 230 euros ferme. kvot@aol.com

● V. radio militaire incomplète, voir photos sur demande, colissimo inclus. Prix : 150 euros ferme. pmk1402@hotmail.fr

● V. Rare embase MP 22 A, très bel état avec sa contre plaque, photo sur demande. Prix : 250 euros ferme. pmk1402@hotmail.fr

● V. boite neuve d'interphone de blindée, Sherman, am8 am20 Half Track BC 606 prévoir port. Prix : 25 euros. À débattre Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. Très bel état, plaque Fr, photo sur demande, colissimo inclus. Prix : 220 euros ferme. pmk1402@hotmail.fr

● V. micro de radio de jeep T17 plusieurs dates disponibles original+port. Prix : 15 euros. À débattre Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. boite radio de jeep quartz pleine+port (lourd). Prix : 30 euros À débattre Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. clef de réglage radio de la jeep+port. Prix : 10 euros À débattre Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. boite d'antenne de radio de jeep se place a l'arrière de la radio+port. Prix : 10 euros. à débattre Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. support antenne MP 50 de jeep ou autre port compris. Prix : 30 euros à débattre Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. embase d'antenne de véhicule militaire, marquée Bx 33, très bon état, port compris. Prix : 65 euros ferme. Jeepek@aol.com

● V. pour collectionneur de plaques radio + 1 timbre pour le port. Prix : 5 euros À débattre Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

www.quarter-kit.com avec GASO.LINE et MASTER FIGHTER

VOTRE SPÉCIALISTE DE LA MINIATURE MILITAIRE DE COLLECTIONS

MF48518
SERIE 2

Leclerc série 2 aussi disponible:
Sable camouflé brun
Blanc ONU Liban 2010

144 €

MF48539VC DCL
Dépanneur Char Leclerc

3 versions de camouflages

149 €

Char Leclerc AZUR
MF48518AZUR

Avec kit
de protection
Action Zone URbaine

A PARAITRE
Acmat Bastion PATSAS
Renault Sherpa 3 FS Heavy
Acmat VLRA Pompier
Laffly W15 TCC France 40
Laffly W15 T France 40
Canon AC 47 mm Mle 37
Renault B1 bis
Renault B2

MF48515SC
VBCI / VCI

69 €

Remises spéciales pour achats groupés de plusieurs versions, encaissement des paiements à la date de parution du modèle et frais de port offert pour toutes les réservations faites avant parution, n'hésitez pas à nous contacter

69 €

MF48528B
BASTION sécurité

Toutes les photos disponibles sur notre site Internet www.quarter-kit.com - Magasin ouvert du lundi au vendredi de 10h30 à 13h et de 14h30 à 19h
Gaso.line 10, passage du charolais 75012 Paris Tél.: 01.44.75.01.61 Liste de prix contre 3 timbres à 0.55 €

● V. plastron standard téléphonique US neuf prévoir port. Prix : 15 euros à débattre Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. pour amateur de plaque US. Prix : 5 euros À débattre Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. téléphone US. Prévoir port. Prix : 25 euros ferme Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. kit de visserie du scr 694 GRC9 SUR DODGE OU AUTRE paquet lourd port compris. Prix : 18 euros. À débattre Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. clef de réglage de la radio de jeep+port. Prix : 10 euros ferme. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. ER 40, bel état cosmétique, aucune idée du fonctionnement, photos sur demande, colissimo inclus. Prix : 175 euros ferme. kvot@aol.com

RECHERCHE

VEHICULES

● R. association achète original ou copie de canon 37mm ou ensemble sans canon (on en possède un) faire proposition avec photos. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● R. une Vespa militaire de type T.A.P de 1956 ou 1959. Tout état accepté : complète ou en épave, même que pour des pièces, également je recherche les manuels militaires concernant ce type de véhicule. Merci d avance, Didier. Tél. : 0032 604.126.72. baillydid@hotmail.com

● R. Harley WLA WLC. Etudie toutes propositions. Cordialement, Nicolas. angelinicolas17@yahoo.fr

● R. une jeep JH101 à restaurer. Faire offre chiffrer. chevir@live.fr

● R. un weasel M29 à restaurer ou en état correct. Tél. : 06.74.50.85.55. vincentto@orange.fr

MATERIELS DIVERS

● R. holster sur ceinture cuir avec ou sans bretelles. Tél. : 06.10.89.59.53.

● R. remorque d'infanterie M3A4 d'origine ainsi que pièces. Si vous avez quoique ce soit n'hésitez pas à me contacter. Tél. : 06.80.42.56.77. bestofnico@yahoo.fr

● R. une remorque K38 faire offre avec photos. francois.saint-maxent@wanadoo.fr

● E. lance amarre marine c/ Thompson 8ème ou autre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● E. 13 MICROS T 17 complet et fonctionnels tous datés 2ème GM. C/ copie USM1 PARA DENIX. Prix : 190 euros. À débattre Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

PIECES DETACHEES

● R. phare NOTEK complet. Bon état. Dept 29. Tél. : 02.98.99.68.17 ou 06.78.00.115.21.

● R. ressorts et balancier Dodge 6x6 + caisse + bâche Delahaye. ULR Rhône Alpes. Tél. : 06.79.22.46.96. ou 04.74.80.80.03.

● R. calandre MB ou 201, échange possible contre outillage GB ou carter BV GPW. Recherche docs, livres sur Reo 6x6. Tél. : 06.12.23.06.38.

● R. pour GMC early, un carter huile, petit modèle. Marche pied AV. EC porte-outils. Pièces cabine, allumeur de pression. Tél. : 06.60.89.03.20.

● R. un châssis Jeep Ford GPW, en bon état, à acheter ou à échanger contre un châssis Willys MB. Tél. : 00.32(0)498/752124. leruthalbert@yahoo.fr

● R. un châssis de jeep (M201 ou MB) possédant ses ponts. Si possible région Est. Voir une jeep pour pièces, merci de faire offre. chevir@live.fr

● R. un pare choc avant d'origine pour Ford GPW dans son jus avec éventuellement marquage. Egalement reprise d'un filtre à air AC d'origine, pas de reproduction. francois.saint-maxent@wanadoo.fr

● R. deux pneus military d'occasion en 6 x 16 pour ma remorque sur Ile de France. Tél. : 06.80.46.71.10. jacrousselet@orange.fr

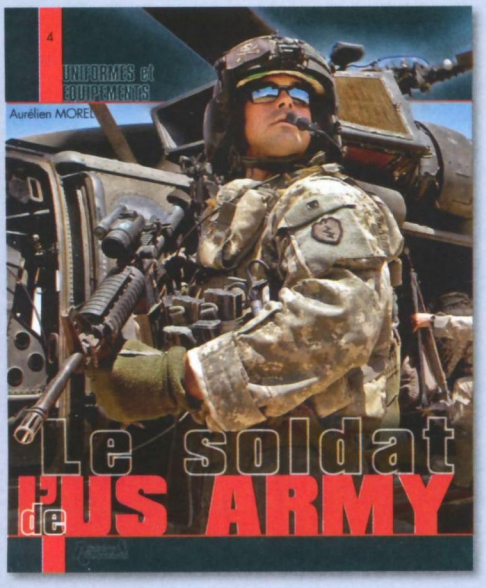
● R. pour Dodge WC 21 deux cercles pour roues de 7.50X16 en bon état. Tél. : 03.86.82.88.36. y.dolin@libertysurf.fr

● R. un volant GMC trois branches en bakélite noire. Tél. : 06.80.55.00.11. guy.schirmer@wanadoo.fr

● R. bloc moteur GPW non fendu (idéalement dans la série des 145000) prix raisonnable mais étudie toute proposition. hubnomade@gmail.com

● R. tôle de protection du maitre cylindre pour GPW uniquement. Etudie toute proposition. hubnomade@gmail.com

● R. la patte de support de calandre qui se trouve sur la traverse avant pour une GPW. Si par hasard une traverse est a vendre ou à «cannibaliser» merci par avance de toute information. hubnomade@gmail.com



NOUVEAU

LE SOLDAT DE L'US ARMY

Avec l'évolution du champ de bataille du combat d'infanterie ces dix dernières années, l'équipement du soldat a dû évoluer de concert. Si le Boy's de l'US Army est très souvent présenté par tous les médias au coeur des combats en Afghanistan, et il y a peu en Irak, jamais son équipement, son matériel et son armement n'ont été présentés en détail. C'est maintenant fait avec cet ouvrage qui dresse une liste exhaustive de l'équipement du fantassin de l'US Army (mais aussi des pilotes d'hélicoptère et de véhicule blindé) — de la botte de combat à l'ordinateur de poignée en passant par le fusil d'assaut jusqu' à la tenue grand froid — et les programmes destinés à rendre le soldat toujours plus rapide, plus efficace et mieux protégé.

84 pages • **16,63** € ~~17,50~~ €

Le système d'équipement modulaire MOLLE
(Modular Lightweight Load Carrying Equipement)
La mitrailleuse lourde M2
(Machine Gun)
La tenue de combat : ACS et ACP
(Army Combat Shirt et Army Combat Pant)

Bon de commande page 43

● R. un réservoir même percé, pour récupérer la goulotte. philippebauchet@sfr.fr

● R. un cardan long en TBE de marque Rzeppa et de préférence en Ford. Echange possible contre autres pièces de jeep ou pièces Ford (si cardan Ford). Merci pour vos propositions. Tél. : 06.80.42.56.77. bestofnico@yahoo.fr

● R. de contaminateur 2,5l Jeep Hotchkiss M201, avec ou sans support. Etudie et répond à toute proposition. Tél. : 03.29.32.44.25. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● R. bâche hiver en vinyle kaki et banquette arrière en skaï (coussins de dossier et de siège) de jeep M201 d'origine. Neuf de stock armée française ou très bon état. Faire offre. delattre.tony@voila.fr

● R. toutes pièces NOS pour boite de vitesse T84. Merci de faire offre. webmaster@miljeep.com

● R. phare Marchal pour M201 6 volts premier type non étanche. Le cuvelage est totalement rond, l'optique est marqué Marchal «manuellement» tout attaché avec la référence EQUILUX TP491. etienneparmain@hotmail.fr

● R. Vis + Ecrous #12 UNC têtes rondes bombées. Tél. : 06.74.13.35.13. a_rechle@hotmail.com

● R. un porte roue de secours d'origine 2 trous pour une Ford GPW. Je cherche aussi diverses pièces FORD. python61@noos.fr

● R. un panier de side pour une GNOME RHONE AX2. Tél. : 06.16.95.79.09 patrick.soupet@cegetel.net

● R. la tige de fixation vis papillon pour le filtre à air AC sur coude, vis d'origine uniquement. Je possède déjà 3 vis de reproduction. francois.saint-maxent@wanadoo.fr

● R. toutes pièces de jeep early. www.nfpcor@laposte.net

● R. bras direction double NOS ou TBE GPW uniquement, merci de faire offre. webmaster@miljeep.com

● R. pour finir restauration Jeep Willys : 1 crochet d'attelage Willys US origine, 1 bec verseur pour jerrican à visser US, 1 coussin d'origine pour siège avant modèle à ressort plat, même si le tissu est en mauvais état. steam611@gmail.com

● R. pneus 6,50x16 TRT Kleber neufs. Faire proposition. Tél. : 03.29.32.44.25. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● R. pièces estampillées F (GPW) échange ou achat voici ma liste : pour une GPW de 42 (early) caisse standard - 1 phare complet F - 2 BO complet calandre F - 2 main par choc sup F - 2 coulisseaux arceaux F - 2 couvercles boite a outils F - 1 arceaux de bâche F - 1 support roue secours F - 1 pare brise com-

Fleet Masters
Votre spécialiste des véhicules
construits dans les années 1939-1945
Véhicules de l'US Army tels que
Jeep MB/GPW, GMC
Dodge, Staff Cars mais surtout les modèles les plus rares
SERVICES :
Les véhicules sont importés par container des USA.
LE PRIX TOTAL COMPREND :
• Le véhicule
• Le transport inter-USA vers le port de New York
• Le transport maritime et le déchargement
• Le dédouanement et la TVA
• L'homologation du véhicule
Le contrôle technique ne sera pas compris dans ce prix et fera l'objet d'un accord entre Fleemasters et vous, suite à l'analyse technique du véhicule et son état général.
Pour de plus amples renseignements, n'hésitez pas à nous contacter
FLEEMASTERS & Co scs
Chemin de la Bruyère, 34
1473 Glabais Belgium
Tél. : +32-475 85 90 80
+32-476 56 37 48
E-mail : info@fleetmasters.be
www.fleetmasters.be

OFFRE SPECIALE

LA RUBRIQUE PETITES ANNONCES

Vous recherchez des pièces de rechange ou de la documentation technique, vous souhaitez vendre un véhicule ou nouer des contacts avec d'autres passionnés de votre région, cette rubrique est là pour vous y aider. Il vous suffit simplement de retourner le coupon ci-dessous avec votre règlement (voir tarif) et d'éventuelles photos.

FORMULE 1

Une PA texte sans photo dans les annonces classées Offre réservée exclusivement aux particuliers.

GRATUIT

FORMULE 2

Une PA texte avec photo couleur dans les annonces classées Offre réservée exclusivement aux particuliers.

6,50 €

PETITES ANNONCES PROFESSIONNELS

La rubrique Petites Annonces est également ouverte aux professionnels sous forme de modules encadrés. Pour tous renseignements et tarifs, contacter Séverine Piffret :

- par téléphone au 01 40 21 17 99
- par fax au 01 47 00 51 11
- par mail s.piffret@histecoll.com

PETITE ANNONCE

réservée aux PARTICULIERS

TMV009

Choisissez votre rubrique :

❑ Véhicules ❑ Pièces détachées ❑ Documentation

V. OU R.

Préciser V. (pour Vends) ou R. (pour Recherche) au début de votre annonce.

Gratuit sans photo
6,50 € avec photo

à adresser avec votre règlement à :
Histoire & Collections
5 avenue de la République
75541 PARIS cedex 11

plet F - 1 Support AR de hache F - 2 cabochons moyeux F - 1 crapaud de carbu F - 1 tube air sur culasse F - 1 support filtre à huile F - 1 ensemble essuie glace manuel - 2 feux AR F - 4 catadipotres F (guide) - 2 crochets laiton pare brise - 2 anneaux sangles porte F - 1 radiateur F - 1 bouchon de radiateur F - 1 compteur T° - 2 poignées arrière F - 2 amortisseurs avant gabriel F - caisse standard d'occas (arrière ok) - chainettes papillons pare brise /arceaux - tirettes starter /panel light - inter phares / bo - inter au pied - poignée frein à main F. Liste non exhaustive, monnaie d'échange (pas de vente) Sparton origine, arceau WOF, coulisseaux WOF, filterette Ford plaque laiton, bloc moteur Ford (GPW 33115) bloc moteur US, régulateur 24v M201,nombreuses pièces M201, etc... Etudie toutes propositions non farfelues ...). Tél. : 06.73.72.61.28. tar.thierry@gmail.com

● R. un pneu military pour jeep en 600X16. Tél. : 06.85.12.59.66. patrick-oursaire@orange.fr

● R. plaque de protection maitre cylindre (partie avec amiante pas celle de coté) GPW uniquement merci de faire offre. webmaster@miljeep.com

● R. traverse avant châssis Willys MB. Tél. : 06.17.76.04.17. ncleserre@sfr.fr

● R. Capot Filterette Sprague 2 vis de fixation, avec ou sans plaque d'identification. Tél. : 06.74.13.35.13. a_rechle@hotmail.com

● R. Kit Pignon NOS (planétaire et satellite) pour pignon de différentiel. Merci de faire offre webmaster@miljeep.com

● R. extincteur diamond T 969 qui se situe sur le marche pied. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● R. capot pour filterette, modèle avec deux vis (Willys) radinasse@gmail.com

● R. support de filtre à essence GPW marqué du Ford. Tél. : 06.74.13.35.13. a_rechle@hotmail.com

● R. une console pour faire tourner un moteur Godevil du même modèle que la photo ou autre. Tél. : 06.74.13.35.13. a_rechle@hotmail.com

● R. tour de pare brise pour Dodge WC 21. Tél. : 03.86.82.88.36. y.dolin@libertysurf.fr

● R. bâche de remorque Jeep BPW hollandaise en Vinyle avec passants pour 3 arceaux, origine ou reproduction. Tél. : 06.74.13.35.13. fsicard481@hotmail.com

● R. pièces pour boite de vitesse en version NOS WO638952 axe pignon marche AR. BV WO638948 axe pignon train fixe boite vitesse WOA739 pignon train fixe + entretoise + bagues. hubnomade@gmail.com

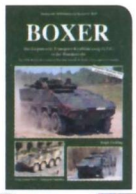
DOCUMENTATION

● R. de la documentation sur le canon de 75 MM sans recul et sur son trépied Revue militaire, revue technique, manuel d'utilisation, je cherche également une douille de 75mm / SR. Tél. : 00.32. 60.41.26.72. baillydid@hotmail.com

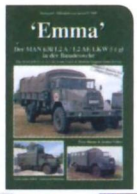
● R. Charge Utile HS N°8, Pinder + N°9 SF Vierzon + facs similés Charge Utile + Automobilia mensuels et HS. Faire offre. M. Gilles Bouygues. Tél. : 04.71.64.02.79.

POUR RESERVER VOTRE ESPACE PUBLICITAIRE
N'HESITEZ PAS À CONTACTER :
Séverine
Tél. : 01 40 21 17 99
E-MAIL : s.piffret@histecoll.com
5, avenue de la République
75 541 Paris Cedex 11

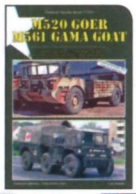
www.librairie-ac.com
8, Rue de Crussol
75011 Paris
MÉTRO : OBERKAMPF
A&C
Ouvert le lundi (12h -18h) et du mardi au samedi (10h -19 h) Tél. : 01 47 00 68 72 - Fax : 01 40 21 97 55



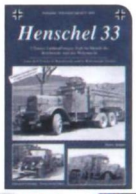
☐ 15 € Port : 5,50 €*
Boxer in der Bundeswehr. Fascicule de 72 pages et 153 photos.
Réf. 24005.



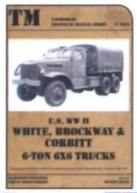
☐ 15 € Port : 5,50 €*
Tankograd spezial 40 : Emma Der MAN 630 L2A / L2 AE LKW 5T GL. 72 pages illustrées de photos N&B.
Réf. 24009.



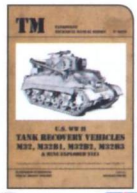
☐ 15 € Port : 5,50 €*
Tankograd American 18 : M520 Goer - M561 Gama Goat. Fascicule de 72 pages et 80 illustrations N&B.
Réf. 24010



☐ 15 € Port : 5,50 €*
Tankograd WH Special 18 : Henschel 33. Fascicule de 64 pages et 142 illustrations.
Réf. 24011.

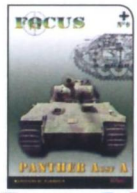


☐ 10 € Port : 5,50 €*
Tankograd TM 25 : US WWII White, Broadway & Corbitt 6 Ton 6x6 Trucks. Manuel de 48 pages et 150-200 illustrations.
Réf. 24012.



☐ 10 € Port : 5,50 €*
Tankograd TM 26 : US WWII Tank Recovery Vehicles M32. 48 pages et 150-200 illustrations.
Réf. 24013.

☐ 9,95 € Port : 5,50 €*
Tankograd Militärfahrzeug 1-2013. Magazine de 60 pages très illustré.
Réf. 24014.



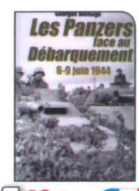
☐ 10,50 € Port : 5,50 €*
Focus n°9, Panther Ausf A, par P. Danjou. 50 pages illustrées de photos N&B et couleur.
Réf. 24015

VEHICULES MILITAIRES

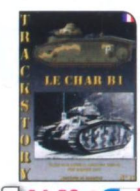
☐ 15 € Port : 5,50 €*
Histoire des blindés français, par Stéphane Ferrard. 152 pages illustrées de 25 photos N&B et couleurs.
Réf. 23422.

☐ 13,50 € Port : 5,50 €*
L'Armée de l'Ombre, Tome 1 L'hiver russe, par Olivier Speltens. Bande dessinée de 48 pages.
Réf. 28513.

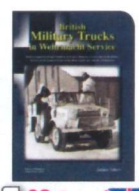
☐ 14,70 € Port : 6,25 €*
Commando Kieffer - 6 Juin 1944, par M.Uderzo & P.Zytka. Bande Dessinée de 48 pages.
Réf. 80999.



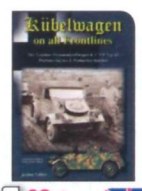
☐ 19 € Port : 7,50 €*
Les Panzers face au débarquement, par G. Bernage. 80 pages illustrées de 100 photos et profils de blindés.
Réf. 85818.



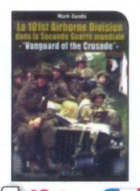
☐ 16,50 € Port : 5,50 €*
Le char B-1, par P. Danjou. Monographie de 62 pages illustrées de photos N&B et profils en couleur.
Réf. 23186.



☐ 39 € Port : 8,50 €*
British Military Trucks in Wehrmacht Service. 304 pages illustrées de photos N&B.
Réf. 24007.



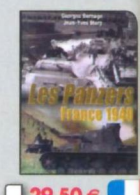
☐ 39 € Port : 8,50 €*
Kübelwagen on all Frontlines, par Jochen Vollert. 256 pages illustrées N&B et profils en couleurs.
Réf. 23341.



☐ 49 € Port : 8,50 €*
La 101st Airborne Division dans la 2GM, par M. Bando. 280 pages et 465 ill. N&B et couleur.
Réf. 84367.

HISTOIRE

BATAILLES



☐ 29,50 € Port : 8,50 €*
Les Panzers – France 1940, par G. Bernage & J.Y. Mary. 160 pages illustrées de photos N&B et couleurs.
Réf. 84339.

☐ 59 € Port : 8,50 €*
La Bataille des Trois Frontières, par J.Y. Mary. 472 pages illustrées de plans photos. N&B et couleurs.
Réf. 84484.

Attention : toutes les offres figurant sur ce document sont limitées à une durée de 2 mois, tout en tenant compte de la disponibilité des ouvrages que nous pouvons être amenés à modifier en raison des fluctuations des taux de change.

L'ensemble de cette page constitue un bon de commande. Vous pouvez, soit la découper, soit la photocopier, et nous la renvoyer dûment remplie avec votre règlement à A&C - 8, rue de Crussol - 75011 Paris TMV009

Nom & Prénom _____ Adresse _____ CP |_|_|_|_|_| Ville _____

Pays _____ Adresse e-mail** _____

Montant Total* : _____ €

☐ CB |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_| Signature :

Indiquez les trois derniers chiffres qui figurent dans le cadre signature au dos de votre carte : |_|_|_|

Règlement par : ☐ Mandat ☐ Chèque Date d'expiration : |_|_| / |_|_|

* Frais de port inclus : 13,75 € tout compris pour 3 ouvrages et plus - Ajouter 5 € par commande pour : Europe - DOM-TOM / Reste du monde nous contacter.

SALON
RETRO
MOBILE
AUTO · MOTO · PASSION
6 - 10 février 2013
Paris Expo Porte de Versailles
www.retromobile.com
Ventes aux enchères 8 février
comexposium

BOUTIQUE EN LIGNE - DERNIERES NEWS - ARRIVAGES - PROMOS

WWW.JEEPEST.COM

SPECIALISTE JEEPS MILITAIRES ET VEHICULES US

ARRIVAGE PRODUCTION EXCLUSIVE JEEPEST

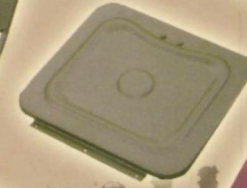
SUPPORT ROUE DE SECOURS 3 POINTS JEEP MB 41-43

ARMATURE SIEGE PILOTE JEEP MB

PNEU MILITARY 600X16 PROFIL TYPE GOOD YEAR

ARMATURE SIEGE PASSAGER JEEP MB/GPW

SUPPORT PLIANT HACHE

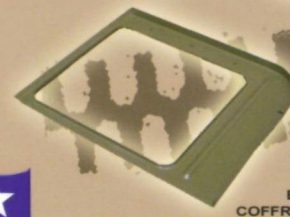


COUVERCLE COFFRE A OUTILS TYPE FORD GPW

RESERVOIR ESSENCE JEEP WILLYS MARQUE OLACO

RADIATEUR WILLYS CUIVRE

DIRECTION JEEP MB/GPW



BATI COFFRE AR GPW

VENTE PAR CORRESPONDANCE CONTRE REMBOURSEMENT - VISA

EXPEDITIONS JOURNALIERES 24/48 H OU EXPRESS FRANCE - EUROPE

JEEPEST

MILITARY VEHICLE SUPPLY

JEEPEST SAINT MIHIEL

25, rue des Aviots - 55300 SAINT MIHIEL
Tél. : 03 29 89 03 03 - Fax : 03 29 90 90
Mail : jeepest@wanadoo.fr

Vente par VPC et au comptoir
IMPORT / EXPORT

JEEPEST CHATEAUDIN

93, Bd Kellermann - 28200 CHATEAUDUN
Tél. : 02 37 44 19 40 - Fax : 02 37 44 19 41
Mail : jeepest28@wanadoo.fr

Vente au comptoir
Atelier réparation / Restauration

50 VEHICULES EN STOCK PERMANENT

COLLECTION JEEPEST UNIQUE EN FRANCE

VISITES SUR R.D.V.

Liste complète de nos occasions sur www.jeepest.com

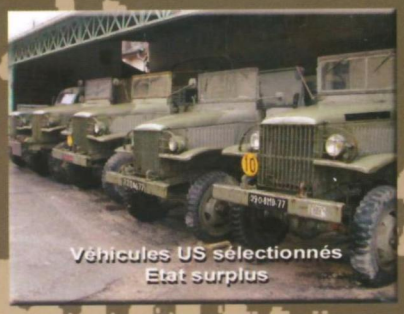
Restauration totale ou partielle de votre projet

Entretien à la carte. Passage au contrôle technique VL - PL

Transport léger - lourd toutes distances

+ 20 ANS D'EXPERIENCE

Rénovation moteur - boîte avec essais et réglages



Véhicules US sélectionnés Etat surplus

Nicolas GEORGES et Francois MOURICE, collectionneurs passionnés, à votre service